रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 133] नई दिल्ली, मंगलवार, अप्रैल 21, 2015/वैशाख 1, 1937
No. 133] NEW DELHI, TUESDAY, APRIL 21, 2015/VAISAKHA 1, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 अप्रैल, 2015

सं. टीएएमपी/09/2015-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा संलग्न आदेशानुसार मौजूदा कोयला यार्ड में लदान प्रणाली के यंत्रीकरण हेतु लाइसेंस के आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए, राजस्व भागीदारी आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु वी. ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
(संख्या टीएएमपी/09/2015-वीओसीपीटी)

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास - - - - - **आवेदक**

कोरम:

(i) श्री टी.एस.बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री सी.बी.सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मार्च, 2015 के 21वें दिन पारित)

यह आदेश वर्तमान कोयला यार्ड प्रणाली पर लाइसेंस के आधार पर लदान प्रणाली के यंत्रीकरण के लिए, राजस्व भागीदारी पर के आधार पर दस वर्षों की अवधि के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त दिनांक 6 फरवरी, 2015 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीओसीपीटी के इस प्रस्ताव में किए गए आवेदन का सारांश इस प्रकार है:

(i) वीओसीपीटी मौजूदा कोयला स्टेक यार्ड पर यंत्रीकृत प्रणाली लगाने के लिए भागीदारी के आधार पर 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस प्रदान करने का प्रस्ताव करता है।

(ii) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) विषयगत परियोजना के लिए 30.3.2015 या इससे पूर्व इस कार्य का पत्र जारी करने संबंधी समय सीमा निर्धारित कर दी है।

(iii) वीओसीपीटी के न्यास बोर्ड ने 30.05.2014 को आयोजित बैठक में उपर्युक्त परियोजना के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है। 21.07.2014 को विषयगत परियोजना के अनुमोदन के लिए पोत परिहवन मंत्रालय से भी अनुरोध किया गया था।

3. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों के आधार पर प्रस्ताव के समर्थन में विशिष्टताओं का सारांश नीचे दिया जाता है :

(i) (क) **<u>कोयला आवागमन</u>**:

व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार आन्तरिक हार्रबर में स्टेक यार्ड के लिए कोयले की आवक और गमन का पूर्वानुमान नीचे दिया गया है:

	वि.व.15	**वि.व.**16	वि.व.17	वि.व.18	वि.व.19	वि.व.20	वि.व.21	वि.व.22	वि.व.23	वि.व.24	वि.व.25
कुल औद्योगिक कोयला	6.05	6.66	7.32	8.05	8.86	9.74	10.47	11.26	12.10	13.01	13.99
बर्थ सं.- III,IV **व** IX **का भाग**	6.05	3.33	3.66	4.03	4.43	4.87	5.24	5.63	6.05	6.51	6.99
एनसीबी- II,III, IV **का भाग**	0.00	3.33	3.66	4.03	4.43	4.87	5.24	5.63	6.05	6.51	6.99
स्टेक यार्ड में आवक %	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
कुल	5.75	3.16	3.48	3.82	4.21	4.63	4.98	5.35	5.75	6.18	6.64

(ख) <u>स्टेक यार्ड क्षमता और ट्रकों/वैगनों में कार्गो का लदान</u>**:**

वर्तमान में कोल स्टेक यार्ड में लगभग 8 लाख टन कोयला स्टेक किया जाता है। कोल स्टेक यार्ड में वर्तमान स्टेक ऊंचाई अधिकतम 6 मीटर है। इस 6 मीटर की स्टेक ऊंचाई के साथ कोल यार्ड I, II तथा III की कुल मिलाकर अधिकतम क्षमता 1.34 मिलियन मीट्रिक टन है और चूना पत्थर की क्षमता, यदि यह मान लिया जाए कि लाइम स्टोन यार्ड में अधिकतम स्टेक ऊंचाई 6 मीटर तक जा सकती है, 0.2 मीट्रिक टन है।

स्टेक यार्ड क्षमता	
	स्टेक किए गए कार्गो का भार टनों में
कोल स्टेक यार्ड फेस -I	**934086.055**
कोल स्टेक यार्ड फेस -II	**189047.32**
कोल स्टेक यार्ड फेस -III	**221435.636**
कोल स्टेक यार्ड फेस -I, II & III	**1344569.011**(अर्थात् **1.34** एमएमटी)
चूना पत्थर स्टेक यार्ड	**238076.33** (अर्थात् **0.24** एमएमटी)

(ग) पत्तन पर आने वाला औद्योगिक कोयला वर्तमान में विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा उन्हें आवंटित संबंधित स्लाटों में, कोल यार्ड में रखा जा रहा है तथा फिर आवश्यकता पड़ने पर वैगनों/ट्रकों के माध्यम से प्रयोक्ताओं को भेजा जाता है। फेस-1 के कोल स्टेक यार्ड के मध्य में एक ब्रॉड-गेज रेल लाइन है।

(घ) वर्तमान में स्टेक यार्ड में एक ही रेलवे स्थान है जिसके माध्यम से सभी स्लॉट-प्रचालक अपने कार्गो को उठाते हैं। अपने-अपने स्लाटों से कार्गो का वर्तमान में उठाना या ले जाना, फ्रंट एंड लोडर्स और ट्रकों के माध्यम से होता रहा है। ये फ्रंट एंड लोडर्स कार्गो को खाली करने के लिए लगातार ट्रकों में लदायी करते रहते हैं। अत: खाली करने की दर, प्रचालक द्वारा प्रयोग में लाए जा रहे "फ्रंट एंड लोडर्स" की संख्या पर निर्भर करेगी। इस प्रकार प्रहस्तन की यह प्रक्रिया रेल वैगन लदायी की तरह ही होगी। 59 वैगनों वाले एक पूरे रेक की लदायी में 8 घंटे लगते हैं। चूंकि रेल इंजन/वैगनों को लदायी के पूरे होने तक रोकना पड़ता है। अत: स्टेक यार्ड को तेज गति से खाली करने तथा कार्गो की आवाजाही बढ़ाने के लिए यंत्रीकृत प्रणाली का प्रस्ताव किया गया है।

(ii) <u>इष्टतम क्षमता</u>**:**

इस कार्यक्षेत्र में कार्गो को कोल स्टॉक यार्ड में उपयोक्ता के क्षेत्र से फ्रंट एंड लोडर्स और ट्रकों के प्रयोग किए जाने वाले स्थान तक पहुंचाना है। स्थानांतरित कार्गो जमीनी स्तर पर लगे हॉपरों से प्रस्तावित कनवेयर बेल्ट के निकट लगाया जाएगा। उसके बाद यह कार्गो कनवेयरों के माध्यम से एप्रन क्षेत्र के निकट स्थिर वैगन पर लदायी स्थिर वैगन में स्थानांतरित कर दिया जाएगा। कार्गो, सिलो के माध्यम से रेल वैगनों में लादा जाएगा।

(क) प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार स्टेक यार्ड की इष्टतम क्षमता है

0.7 x ए X यू/100 X क्यू X टी- टन, जहां

ए	-	व्यवहार्यता रिपोर्ट अनुसार यार्ड का क्षेत्र = 4,16,412 वर्ग मीटर
यू	-	स्टेकिंग के लिए प्रयोग किए जा सकने वाले कुल यार्ड क्षेत्र का प्रतिशत = 70%
क्यू	-	स्टेक की गई मात्रा = 3 टन/वर्ग मीटर (मानदंडों के अनुसार)
टी	-	कारोबारी अनुपात = 12

इष्टतम क्षमता = 0.7 x 4,16,412 x 0.7 x 3 x 12

= 7345508 मिलियन टन

= <u>7.35 मीट्रिक टन प्रति वर्ष</u>

(ख) भीतरी बंदरगाह में कोयले के स्टेक यार्ड के लिए आवागमन का अनुमान 6.64 मीट्रिक टन प्रति वर्ष होगा। पूर्वानुमानित आवागमन (6.64) का 50 % रेलवे वैगनों के माध्यम से और 50 % ट्रकों के माध्यम से मान लें तो इष्टतम क्षमता होगी 0.5 x 6.64 = <u>3.32 मीट्रिक टन प्रति वर्ष</u>

(ग) यदि मान लें कि प्रत्येक 20 टन के ट्रक 6 फेरे प्रति घंटा लगाए तो संयंत्र की क्षमता होगी :

20टी प्रति फेरा x 6 फेरे x 24घंटे x 5 ट्रक x 365 दिन x 0.7 = <u>3.68 मीट्रिक टन प्रति वर्ष</u>

(घ) क्योंकि 3.32 मीट्रिक टन प्रति वर्ष न्यूनतम है अत: इष्टतम क्षमता **<u>3.32 मीट्रिक टन प्रति वर्ष</u>** मानी जाती है।

(iii) **<u>कार्गो का हिस्सा:</u>**

खाली किए जाने की इस प्रणाली में केवल ड्राइ बल्क कार्गो का ही प्रहस्तन किया जाएगा। इसलिए परिकलनों के लिए ड्राई बल्क कार्गो का हिस्सा **100%** होगा। इसके अतिरिक्त प्रहस्तन किया जाने वाला समस्त कार्गो "विदेशी कार्गो" माना जाएगा।

(iv) **पूंजी लागत**:

(क) सिविल लागत **:**

कनवेयर प्रणाली के लिए सिविल कार्यों हेतु व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार पूंजी लागत **₹ 3.78** करोड़ आती है।

(ख) यंत्रीकृत रिक्तीकरण (लदान) प्रणाली को स्थापित करने के लिए निम्नलिखित उपकरण प्रस्तावित हैं:-

(i) वैगन की लदायी के लिए: 1500 मी.टन की क्षमता वाली पारंपरिक स्थिर सिलो प्रणाली- 01 नग
(ii) क्लोस्ड कनवेयर 2500टीपीएच रेटिड क्षमता : 500 मीटर (लगभग)
(iii) ट्रक (क्षमता 20 टन (प्रत्येक) : 5
(iv) फ्रंट ऐंड लोडर्स (3.5 क्यू मीटर) : 5
(v) हॉपर : 5
(vi) विद्युत वितरण प्रणाली और नियंत्रण (स्वचालित)
(vii) विविध मदें
(क). चुम्बक
(ख). धातु संसूचक
(ग). बेल्ट फीडर
(घ). बेल्ट स्केल्ज
(ड.). मूवेबल हैड पुलीज

(ग) इस परियोजना की लगभग लागत ₹ 22.75 करोड़ परिकलित होती है।

(v) **प्रचालन लागत**:

(क) **विद्युत लागत** :

प्राधिकरण के दिशानिर्देश-2008 के अनुसार कोयला टर्मिनल के **₹ 1.4/** यूनिट टन की विद्युत लागत मानी जाती है।

विद्युत लागत **= 1.4** यूनिट**/**टन **x 3320000 X ₹ 8** प्रति टन
= ₹ 371.84 लाख

(ख**)** इस प्रणाली के अंतर्गत प्रस्तावित उपकरण अर्थात् हॉपर्स**,** फ्रंट ऐंड लोडर्स और ट्रक तेल ईधन द्वारा चलाए जाएंगे। तेल ईधन व्यय की लागत वार्षिक राजस्व मांग में ली गई है। **₹50.48/** लिटर की तेल लागत भारतीय तेल निगम के 28 जनवरी**,** 2015 की इनवायस के अनुसार गणित की गयी है।

1 हॉपर के लिए तेल ईधन की लागत **: ₹ 50.48** लाख**/** वर्ष
2 फ्रंट ऐंड लोडर्स के लिए तेल ईधन की लागत **: ₹ 201.92**लाख**/** वर्ष
3 ट्रकों के लिए तेल ईंधन की लागत **: ₹ 50.48** लाख**/** वर्ष

(ग) **पट्टा किराया**

क्र.सं.	उपकरण	मात्रा	प्रत्येक उपकरण का आकार		कुल क्षेत्र वर्ग मीटर में [ग*घ*ड.]	पट्टा किराया @ ₹ 348.68 प्रति वर्ग मीटर
			लंबाई मीटर में	चौड़ाई मीटर में		
क	ख	ग	घ	ड.	च	छ
1	संयंत्र क्षेत्र	एलएस	525	50	26250	9152850.00
2	फ्रंट ऐंड लोडर्स	5 सं.	12	3	180	62762.40
3	ट्रक	5 सं.	12	3	180	62762.40
						9278374.80

यह क्षेत्र वाणिज्यिक श्रेणी में आता है। अत: पट्टा किराया परिगणित करते समय वर्ष 2014-15 की अवधि के लिए वीओसीपीटी का संपदा किराया **₹348.68** प्रति वर्ग मीटर की दर से लगाया गया है।

(vi) नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम के लिए लागत पूंजी का **16%** गणित किया गया है।

(vii) इस संबंध में गणना इस प्रकार है:

(₹ लाख में)

वर्तमान कोयला यार्ड में लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरणी			
क्र.सं.	**विवरण**	**कार्य**	**अनुमान**
I	**इष्टतम क्षमता**		
	औचित्य रिपोर्ट के अनुसार यार्ड क्षेत्र की क्षमता		4,16,412 वर्ग मी.
(क)	0.70 x 4,16,412x0.70 x 3 टन/वर्ग मी.x 12 (कारोबारी अनुपात) (दिशानिर्देशानुसार)	73,45,508	7.35 मी.टन
(ख)	पूर्वानुमानित 6.64 मी.टन में से रेल द्वारा वहित का 50% लेते हुए		3.32 मी.टन
(ग)	संयंत्र क्षमता (20टन प्रति फेरा x 6 फेरे प्रति घंटा x 24 घंटे x 5 ट्रक x 365 दिन x 0.70)	3,679,200	3.68 मी.टन
अत: क्षमता (ख) तक सीमित है जो न्यूनतम है			**3.32** मी.टन
II	**परियोजना की लागत पूंजी (₹ लाख)**		2275.20
III	**प्रचालन लागत**		
1	**विद्युत लागत: कनवेयर, साइलो आदि के लिए विद्युत मांग,= 1.4 यूनिट/ प्रति टन टीएएमपी दिशानिर्देशानुसार- 2008**	3320000*1.4* ₹ 8/-	371.84
2	**ईंधन लागत:**		
2(क)	फ्रंट एंड लोडर्स, के लिए ईंधन लागत :	4000 Hrs*20 लीटर/घंटा* ₹50.48*5Nos	201.92
2(ख)	ट्रकों के लिए तेल ईंधन की लागत	4000Hrs*5 लीटर/घंटा *₹50.48*5नग	50.48

2(ग)	हॉपर के लिए ईंधन लागत	4000Hrs*5 लीटर/घंटा * ₹50.48*5 नग	50.48
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
3(क)	सिविल कार्यों की कुल लागत पर 1 % (रु.378 लाख)	सिविल लागत पर 1%	3.78
3(ख)	मशीनी और विद्युत कार्यों की कुल लागत का 7 % (₹1484 लाख)	मशीनी और विद्युत लागत पर 7%	103.88
4	बीमा	कुल पूंजी लागत पर 1%	22.75
5	मूल्यह्रास	कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानदण्ड अनुसार	
	मशीनी और विद्युतीय लागत का 6.33 % (₹1484 लाख)	₹ 1484.00*6.33%	93.94
6	किराया (लाइसेंस फीस)		
(a)	संयंत्र	(525*50) वर्ग.मी. * ₹ 348.68	91.53
(b)	ट्रक और फ्रंट लोडर	(12*3*5)+(12*3*5) वर्ग मी.* ₹ 348.68	1.26
7	अन्य व्यय	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मूल्य का 5%	113.76
	कुल (1) से (7)		**1,105.61**
IV	**आरओसीई**	पूंजी लागत का 16%	**364.03**
V	**वार्षिक राजस्व भाग**		**1,469.64**
VI	**प्रस्तावित दर प्रति टन**		
VII	**प्रस्तावित दर प्रति टन**	**(विदेशी राजस्व मांग भारतीय मुद्रा में) क्षमता (टनों में)** **विदेशी** **तटीय**	 **44.27** **26.56**

(viii) **वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट निम्नानुसार है**:

कोयला स्टेक यार्ड पर यंत्रीकृत वैगन लदान प्रणाली के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	**वस्तु**	**दर प्रति मी.टन में (भारतीय रुपए में)**	
		विदेशी	**तटीय**
1	ड्राई बल्क कार्गो	44.27	26.56

नोट:

1 यह प्रशुल्क कार्गो के कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक तक कनवेयर प्रणाली के माध्यम से वहन के लिए है।

2 तापीय कोयला तटीय कार्गो श्रेणी के अंतर्गत नहीं होगा।

4. वीओसीपीटी ने प्रस्तावित दरमान (एसओआर) और कथित परियोजना के लिए इसके प्रस्ताव सहित व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की है। यद्यपि वीओसीपीटी ने आरंभिक तौर पर कार्य निष्पादन मानक नहीं दिए तथापि इसके बाद 25 फरवरी 2015 के पत्र में कार्य निष्पादन मानक भी दे दिए हैं। उसके पश्चात, अपने 27 फरवरी, 2015 के पत्र द्वारा संशोधित कार्य निष्पादन मानक भी दिए हैं जिन्हें नीचे उद्धृत किया जाता है:

"लाइसेंस धारक नीचे दिए गए दोनों कार्य निष्पादन मानक पूरे करेगा:

(क). प्रति माह **90%** यंत्रीकृत लदान प्रणाली के कार्यरत होने की गारंटी। यह कार्यपरकता कुल यंत्रीकृत प्रणाली पर परिकलित की जाएगी।

(ख). लाइसेंस धारक 66 टन क्षमता वाले आधे रेक, जिसमें 30 वेगन होंगे, के लदान कार्य को 50 मिनट में पूरा करेगा।"

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार वीओसीपीटी का दिनांक 06 फरवरी, 2015 का प्रस्ताव संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित बोलीकारों को उनकी टिप्पणियों हेतु भेजा गया। इस मामले पर निर्णय लिए जाने तक किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन प्रत्याशी बोलीकार ने अपनी टिप्पणी नहीं भेजी है।

6. प्रस्ताव का प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर हमारे दिनांक 19 फरवरी, 2015 के पत्र द्वारा इसके विभिन्न बिन्दुओं के बारे में जानकारी/स्पष्टीकरण देने के लिए वीओसीपीटी को अनुरोध किया गया। वीओसीपीटी ने अपने 25 फरवरी, 2015 के ई-मेल द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का उत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और उन पर वीओसीपी के प्रत्युत्तर इस प्रकार हैं:

क्र.सं.	**हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न**	**वीओसीपीटी के उत्तर**
(I).	**<u>सामान्य</u>**:	
(i)	(क). वीओसीपी ने प्रस्ताव के पृष्ठ-11 पर उल्लेख किया है कि पत्तन ने कार्य सपुर्दगी का पत्र जारी करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित समय-सीमा के परिप्रेक्ष्य में परामर्शदाताओं से व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रारुप प्राप्त कर लिया है। वीओसीपीटी को व्यवहार्यता रिपोर्ट की निर्णीत रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होगी।	व्यवहार्यता रिपोर्ट की निर्णीत प्रति प्राधिकरण को सौंप दी गई है। (निर्णीत व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत है)
	(ख). प्रस्ताव के साथ संलग्न व्यवहार्यता रिपोर्ट में 3 विकल्प दिए गए हैं। इस विषय में वीओसीपीटी को स्पष्ट करना है कि पत्तन का प्रस्ताव किस विकल्प के अंतर्गत आता है।	पत्तन का प्रस्ताव परामर्शदाताओं द्वारा दिए गए तीसरे विकल्प पर आधारित हैं।
(ii).	जैसा कि हमारे 11 फरवरी 2015 के समसंख्यक पत्र के अंतर्गत ही पूर्वानुरोध किया गया था। वीओसीपीटी निम्नलिखित के बारे में स्थिति स्पष्ट करे।	
	(क). संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव प्रस्तुत करने में लगभग 8 माह के बहुत अधिक कारण की जानकारी दे।	वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास निकाय ने विषयगत परियोजना के लिए 30.5.2014 को अनुमोदन प्रदान किया। बोर्ड की बैठक में पुष्टि के पश्चात 21.7.2014 को पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन का अनुरोध किया गया। विषयगत परियोजना के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने का कार्य आदेश टेंडर संबंधी औपचारिकताएं पूरी करने के पश्चात मैसर्ज (i) मेरीटाइम कंसलेंटसी प्राइवेट लिमिटेड, मुंबई को 25.9.2014 को जारी किया गया। अतिंम (निर्णीत) व्यवहार्यता रिपोर्ट 03.02.2015 को ई-मेल के द्वारा प्राप्त हुई। यह सूचना इस कार्यालय के पत्र सं- एमईई/पीएंडएम/एफ.मैकेनिस्म/2014/डी.799 दिनांक 20.2.2015 के द्वारा दी गई है।

	(ख). संबंधित उपयोक्ताओं/संगठनीय निकायों/प्रत्याशित बोलीकारों को कार्य निष्पादनों की एक-एक प्रति भेजे जाने के बारे में पुष्टि करना । संबंधित उपयोक्ताओं/संगठनीय निकायों/प्रत्याशित बोलीकारों को वीओसीपीटी द्वारा इस संबंध में जारी किए गए पत्र की प्रति प्रस्तुत करना ।	कार्य निष्पादन मानक, निविदा दस्तावेजों में शामिल है तथा सभी परियोजनाओं के लिए एनआईटी प्रकाशित हो चुकी है । कार्य निष्पादन मानकों सहित निविदा अनुसूची पत्तन के वेबसाईट पर भी जारी कर दी गई है। कार्य निष्पादन मानकों की एक प्रति संलग्न है । (वीओसीपीटी द्वारा जारी कार्य निष्पादन मानक पुन: नीचे दिए जाते है: "लाइसेंस धारक नीचे दिए गए दोनों कार्य निष्पादन मानक पूरे करेगा: प्रति माह 90% यंत्रीकृत लदान प्रणाली के कार्यरत होने की गारंटी । यह कार्यपरकता कुल यंत्रीकृत प्रणाली पर परिकलित की जाएगी । लाइसेंस धारक 66 टन क्षमता वाले आधे रेक, जिसमें 30 वेगन होंगे, के लदान कार्य को 55 मिनट में पूरा करेगा ।"
(iii)	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत आवेदन के पृष्ठ-5 में, वीओसीपीटी ने तालिका -1 में वीओसीपीटी पर पिछले पांच वर्ष में वस्तुओं के आवाजाही के प्रहस्तन का श्रेणीवार ब्यौरा दिया है जिसमें वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक वीओसीपीटी पर कार्गो के क्रमश: 14.42 एमएमटीपीए, 14.92 एमएमटीपीए और 15.86 एमएमटीपीए का प्रहस्तन हुआ है । तथापि पृष्ठ-5 में तालिका-2 में, वीओसीपीटी पर विभिन्न प्रकार के ड्राई बल्क कार्गो के विवरण में वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2011-12 से वर्ष 2013-14 के दौरान क्रमश: 5 एमएमटीपीए,6.09 एमएमटीपीए तथा 7.21 एमएमटीपीए का प्रहस्तन दिखाया गया है। वीओसीपीटी को अंतर का मिलान करना है तथा वीओसीपीटी पर वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो का सही आवागमन दर्शाना है ।	तालिका-1 में ड्राई बल्क कार्गो में दी गई कार्गो की मात्रा में कोयला जेट्टी- I व II तथा अन्य बर्थों पर प्रहस्तित तापीय कोयला भी शामिल है । पारंपरिक बर्थों में ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तित मात्रा तालिका- II में दी गई है ।
(iv)	वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि कोयले के अतिरिक्त कोई अन्य कार्गो कथित स्टेक यार्ड में स्टेक नहीं किया जाएगा ।	कोयला स्टेक यार्ड के निकट चूना पत्थर भी स्टेक किया गया । [तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने दिनांक 02 मार्च, 2015 के पत्र अंतर्गत, साथ ही उल्लेख किया है कि क्योंकि इस परियोजना के अंतर्गत प्रस्तावित कार्गो अर्थात कोयला, कोक और चूना पत्थर के लिए भी प्रहस्तन दर और स्टेकिंग ऊंचाई वही है अत: ड्राई बल्क कार्गो की श्रेणी में उपर्युक्त कार्गो के लिए वहीं दर प्रस्तावित है । इसके अतिरिक्त यह भी सूचित किया कि कुल प्रहस्तित कार्गो का 95% प्रहस्तित कार्गो कोयला होता है।]
(v)	इष्टतम स्टेक यार्ड क्षमता के लिए गणित स्टेक यार्ड क्षेत्र 416412 वर्ग मीटर दर्शाया गया है । वीओसीपीटी द्वारा पुष्टि की जाए कि का प्रस्तावित चिह्नांकन स्टेक यार्ड पत्तन की भू-प्रयोग योजना के अनुसार है।	प्रस्ताव में केवल कनवेयर और उपकरणों के लिए भूमि के आवंटन को शामिल किया गया है । स्टेक यार्ड के अन्य क्षेत्र की बात नहीं की गई है । [तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने अपने 02 मार्च, 2015 के पत्र में ही उपर्युक्त उत्तर की ओर ध्यान देने का अनुरोध किया है तथा पुष्टि की है कि स्टेक यार्ड के क्षेत्र का प्रस्तावित चिन्हांकन पत्तन की भू-प्रयोग योजना के अनुसार है।]

(vi)	वीओसीपीटी 416412 वर्ग मीटर का वीओसीपीटी में मौजूद कथित स्टेक यार्ड, कोल स्टेक यार्ड फेस- I, II और III के अलावा एक अतिरिक्त सुविधा है ।	416412 वर्ग मीटर क्षेत्र में कोल यार्ड फेस -I, II, III और चूना पत्थर यार्ड शामिल है जैसा कि व्यवहार्यता रिपोर्ट (पृष्ठ -52) में दिया गया है।
(vii)	संदर्भगत प्रस्ताव कोयले के कार्गो को यार्ड से वैगनों तक ले जाने के लिए कनवेयरों के प्रयोग से संबंधित है इस संबंध में, वीओसीपीटी कथित कोयले को पोत से कोल स्टेक यार्ड तक लाने के लिए किए गए प्रबंध के बारे में बताए ।	पोत/घाट से कोल स्टेक यार्ड तक कोयला उपयोक्ता के ट्रकों के माध्यम से ले जाया जाएगा ।
(viii)	वीओसीपीटी का यह प्रस्ताव मौजूदा कोयला यार्ड पर यंत्रीकृत लदान प्रणाली के प्रबंधन के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के संबंध में है । तथापि कई अन्य स्थानों पर उल्लेख है कि रिक्तीकरण प्रणाली ड्राई बल्क कार्गो का भी प्रहस्तन करेगी । यह अनुमान लगाया जाता है कि प्रस्तावित यंत्रीकृत रिक्तीकरण प्रणाली ही कोयला कार्गो का प्रहस्तन करेगी न कि किसी अन्य ड्राई बल्क कार्गो का । इस अनुमान के संबंध में पुष्टि की जाए ।	यंत्रीकृत रिक्तीकरण प्रणाली कोयले का प्रहस्तन करेगी और चूना पत्थर का भी । [तत्पश्चात वीओसीपीटी ने अपने 02 मार्च, 2015 के पत्र में साथ-साथ उल्लेख किया है कि इस परियोजना के अंतर्गत प्रहस्तित किए जाने वाले प्रस्तावित कार्गो अर्थात कोयला, कोक और चूना पत्थर की प्रहस्तन दर और स्टेक ऊंचाई एक ही है, इसलिए ड्राई बल्क कार्गो की श्रेणी में आने वाले उपर्युक्त कार्गो के लिए वही दर का प्रस्ताव किया जाता है । और यह भी सूचित किया जाता है कि कोल स्टेक यार्ड में प्रहस्तित किए जाने वाले कुल कार्गो का 95% कार्गो, कोयला होता है ।]
(ix)	प्रस्ताव से प्रतीत होता है कि बर्थ सं. III, IV और IX पर आयातित कोयला वितरण के लिए रेल वैगनों या ट्रकों के द्वारा संदर्भाधीन कोयला स्टेक यार्ड से गुजरेगा, फिर भी पत्तन ने एमईई/पीआरएम/ एफ.यंत्रीकरण/2014/डी.603 दिनांक 4 फरवरी 2015 के द्वारा बर्थ सं. IV से वैगन/ट्रक के लदान हेतु कार्गो के स्थानांतरण के लिए अलग से पृथक आवेदन दिया है । जबकि पत्तन ने बर्थ सं. IV से कार्गो को हटाने के लिए अलग से प्रस्ताव किया है तो बर्थ सं.IV पर कार्गो को हटाने का मामला भी इस वर्तमान प्रस्ताव में स्पष्ट किया जाना चाहिए।	बर्थ नं. IV से कार्गो को हटाने के लिए, कार्गो को ट्रकों और वैगनों से हटाया जाएगा । अत: ट्रकों के माध्यम हटाया गया कार्गो कोयला स्टेक यार्ड में भंडारित किया जाएगा । इसके अतिरिक्त 9वीं बर्थ से कनवेयरों द्वारा हटाया गया कोयला भी कोल यार्ड में ही रखा जाएगा। वर्तमान प्रस्ताव कार्गो की लदायी कोल स्टेक स्टेक यार्ड से वैगन लोड करने से संबंधित है ।

(II).	**<u>वीओसीपीटी के कार्य:</u>**	
1	<u>क्षमता</u>:	
	वीओसीपीटी इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए आमद-रफत के पूर्वानुमान और संयंत्र की क्षमता के आधार पर, यार्ड की क्षमता पर विचार किया है । इस संदर्भ में वीओसीपीटी द्वारा निम्न पर विचार किया जाना:	
(i).	416412 वर्ग मीटर वाले स्टेक यार्ड के 70% प्रयोग और स्टेक ऊंचाई 3 टन/वर्ग मीटर के अनुपात के कारोबार को ध्यान में रखते हुए वीओसीपीटी ने यार्ड की इष्टतम क्षमता 7.35 एमएमटीपीए गणित की है । इस संबंध में वीओसीपीटी को निम्न बातें स्पष्ट करनी हैं । ब्यौरा देना है:	
	(क). विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्टेक ऊंचाई दिशानिर्देशों में नि र्धारित 3 टन के मानदण्ड के प्रति 6 टन प्रति वर्ग मीटर रखी थी । वीओसीपीटी को 6 टन प्रति वर्ग मीटर की स्टेक ऊंचाई को लेते हुए यार्ड की क्षमता पर पुन: विचार करना होगा।	मौजूदा कोयला यार्ड पर यंत्रीकृत लदान प्रणाली के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागत विवरणी में ली गई इष्टतम क्षमता 3.32 एमटीपीए यंत्रीकृत प्रणाली क्षमता, यार्ड क्षमता और आमद-रफत पूर्वानुमान की निम्नतम क्षमता है। अत: यद्यपि केवल 6 टन प्रति वर्ग मीटर लेते हुए यातायात पूर्वानुमान भाग निम्नतम है। स्टेक ऊंचाई 6 टन प्रति वर्ग मीटर के साथ इष्टतम क्षमता

		14.69 एमटीपीए होगी जो संयंत्र की ली गई 3.32 एमटीपीए और 3.68 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता से अधिक होगी। प्राधिकरण इस संबंध में निर्णय ले सकता है।
	(ख). वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान वीओसीपीटी के स्टेक यार्ड पर कोयले के कारोबार का वास्तविक अनुपात दिया जाए।	प्रस्तावित कोयला यार्ड से संबंधित आंकड़े अलग से उपलब्ध नहीं हैं।
	(ग). वीओसीपीटी ने स्टेक यार्ड की इष्टतम क्षमता 7.35 एमएमटीपीए निर्धारित की है। तथापि प्रतीत होता है कि कोयले के यातायात का पूर्वानुमान 6.64 एमएमटीपीए मानते हुए वीओसीपीटी ने कोयले के 6.64 एमएमटीपीए के कथित पूर्वानुमान को ही कार्य का आधार माना है तथा 6.64 एमएमटीपीए का 50% रेल द्वारा उठाए जाने पर विचार किया है। इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए किया गया है। इन परिस्थितियों में तथा विगत में सुविधा की इष्टतम क्षमता के आधार पर वीओसीपीटी सहित महापत्तन न्यासों पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्राधिकरण द्वारा 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुकरण करते हुए, वीओसीपीटी द्वारा पूर्वानुमानित कोयला यातायात को आधार मानने की अपेक्षा स्टेक यार्ड की इष्टतम क्षमता के आधार पर प्रस्ताव पर पुन: विचार करे।	प्राधिकरण के सुझाव अनुसार 6 टन प्रति वर्ग मीटर की स्टेक ऊंचाई मानते हुए स्टेक यार्ड की इष्टतम क्षमता 14.69 एमटीपीए होगी । इस क्षमता का 50% अर्थात 7.35 एमटीपीए। संयंत्र की इष्टतम क्षमता है 3.68 एमटीपीए। पूर्वानुमानित यातायात पर आधारित इष्टतम क्षमता है 3.32 एमटीपीए। उपर्युक्त तीनों में से निम्नतम को इष्टतम क्षमता माना गया है।
(ii)	वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक वीओसीपीटी पर प्रहस्तित कोयले के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में पूर्वानुमानित कोयला यातायात 50% रेल वैगनों और शेष का ट्रकों के माध्यम से किए जाने का औचित्य बताया जाए।	कार्गो का 50% भाग वैगनों के द्वारा किया जाना, व्यवहारिकता रिपोर्ट पर आधारित है।
(iii)	वीओसीपीटी स्पष्ट करें कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए यातायात आकलनों पर आधारित क्षमता आकलित करने की अपेक्षा स्टेक यार्ड की इष्टतम क्षमता का 50% रेल वैगन माध्यम से रिक्तीकरण पद्धति को लागू क्यों नहीं किया जा सकता।	(i)-ग के अनुसार।
(iv)	(क). वीओसीपीटी द्वारा संयंत्र की क्षमताओं की गणना 20 टन वाले 5 ट्रक, प्रत्येक द्वारा 24 घंटों में 365 दिन के लिए 70% उपयोग के साथ की गई प्रतीत होती है। इस संबंध में वीओसीपीटी संयंत्र क्षमता का संशोधन करे जो मद सं. (i)(ग) पर अपेक्षित संशोधित यार्ड क्षमता पर आधारित हो।	(i)-ग के अनुसार।
	(ख). प्रस्तुत की जाने वाली संयंत्र क्षमता के आकलन के लिए प्रत्येक मान को लेने का आधार बताया जाए।	1. ट्रक की दर संबंधी क्षमता 20टन है। 2. वैगन का लदान करने वाली सिलो की क्षमता का पूरा उपयोग करने के लिए फेरों की संख्या और ट्रकों की संख्या आवश्यक मानी गई है।
(v)	इष्टतम क्षमता की परिगणना से ज्ञात होता है कि वीओसीपीटी ने इसकी क्षमता संयंत्र की क्षमता के अनुसार रखी है यद्यपि यार्ड की क्षमता अधिक प्रतीत होती है। स्थिति को ध्यान में रखते हुए कोयले की आवाजाही पर कोई दबाव न हो और क्योंकि स्टेक यार्ड में अधिक कोयला भंडारित किए जाने की क्षमता है तो स्टेक यार्ड को अधिकाधिक इस्तेमाल किए जाने के उपयुक्त बनाए रखने के लिए उपकरणों को अधिक संख्या में लगाया जाना	व्यवहार्यता रिपोर्ट और कोयला स्टेक यार्ड में आशान्वित कार्गो की मात्रा की आवाजाही के अनुसार प्रणाली में 5 ट्रक आवश्यक है।

<table>
<tr><td></td><td>उचित होगा । वीओसीपीटी उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में अपना प्रस्ताव संशोधित करे ।</td><td></td></tr>
<tr><td>2.</td><td><u>पूंजी लागत:</u></td><td></td></tr>
<tr><td>(i)</td><td>वीओसीपीटी द्वारा आकलित ₹22.75 करोड़ की परियोजना लागत अनुमानित लागत है। वीओसीपीटी नोट करे कि परियोजना लागत का सही आकलन और इष्टतम क्षमता बीओटी परियोजना की व्यवहार्यता और सफलता के लिए अत्यन्त आवश्यक है। इसलिए पत्तन परियोजना की पूंजी लागत के आकलन को अनुमानत: न लेकर परियोजना लागत का सही आकलन प्रस्तुत करे ।</td><td>पीएमसी और आईडीसी लागत को छोड़ कर सही संशोधित आकलित लागत ₹19.55 करोड़ है।</td></tr>
<tr><td>(ii)</td><td>जैसाकि पहले भी तथा हमारे 11 फरवरी, 2015 के समसंख्यक पत्र में भी अनुरोध किया गया है कि वीओसीपीटी प्रयोज्य प्रस्तावित प्रत्येक उपकरण की उपकरण वार लागत बताए ।</td><td>उपकरण –वार विस्तृत लागत विवरण व्यवहार्यता रिपोर्ट में दिया गया है जोकि नीचे पुन: दिया जाता है ।
(पूंजी लागत का विवरण नीचे दिया जाता है:
<table>
<tr><td>(क). सिविल कार्य</td><td>₹ लाख में</td></tr>
<tr><td>- कनवेयर सपोर्टिंग स्थान</td><td>7.00</td></tr>
<tr><td>- कनवेयर (नींव सहित)</td><td>271.00</td></tr>
<tr><td>- रिटेनिंग वॉल (खुदाई सहित)</td><td>100.00</td></tr>
<tr><td>(क)</td><td>378.00</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(ख). यंत्रीकृत कार्य</td><td></td></tr>
<tr><td>- आच्छादित कनवेयर बेल्ट क्षमता 2500 टीपीएच (420 मीटर)</td><td>96.00</td></tr>
<tr><td>- हॉपर (5)</td><td>175.00</td></tr>
<tr><td>- रेल लदान के लिए सिलो (1500 एमटी) (एक नग)</td><td>450.00</td></tr>
<tr><td>- फ्रंट ऐंड लोडर (5)</td><td>500.00</td></tr>
<tr><td>- ट्रक (20 टन) (5)</td><td>125.00</td></tr>
<tr><td>- विविध मदें, चुम्बक, धातु संसूचक, बेल्ट फीडर, बेल्ट स्केल, हैड पुली आदि</td><td>61.00</td></tr>
<tr><td>- कल पुर्जे</td><td>15.00</td></tr>
<tr><td>(ख)</td><td>1422.00</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(ग). विद्युत कार्य</td><td></td></tr>
<tr><td>- विद्युत विवरण प्रणाली</td><td>25.00</td></tr>
<tr><td>- नियंत्रण एवं स्वचालन</td><td>25.00</td></tr>
<tr><td>- प्रकाश व्यवस्था</td><td>10.00</td></tr>
<tr><td>- संचार प्रणाली</td><td>2.00</td></tr>
<tr><td>(ग)</td><td>62.00</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(घ). विविध (क+ ख+ग का 5%)</td><td>93.10</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>कुल पूंजी लागत (क + ख + ग + घ)</td><td>1955.10</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

(iii)	इसी प्रकार जैसाकि पहले भी और हमारे दिनांक 11 फरवरी के समख्यंक पत्र के अंतर्गत अनुरोध किया गया है वीओसीपीटी, गणना में लिए गए प्रत्येक उपकरण की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण लगाए ।	परामर्शदाता से ज्ञात किया गया है कि सभी उपकरणों का मूल्य प्रत्येक उपकरण के प्रतिष्ठित निर्माता से मौखिक तौर पर ज्ञात करके गणना में लिया गया है ।
(iv)	वीओसीपीटी एक कार्य प्रणाली का एक ऐसा विश्लेषण प्रस्तुत करें जिसमें कार्गो को हटाने के लिए प्रत्येक प्रकार के उपकरणों की संख्या प्रत्येक उपकरण का कार्य निष्पादन विभिन्न उपकरणों की संख्या स्टेक यार्ड से कोयला हटाए जाने संबंधी आनुपातिक क्षमता सहित, दर्शाया गया हो, ऐसा करते समय वीओसीपीटी पूर्वोक्त कारणों से इस सुविधा की इष्टतम क्षमता में किए गए संशोधन को भी ध्यान में रखे ।	1500 टन की क्षमता वाली प्रस्तावित सिलो को रेक के पहुँचने से पहले भर दिया जाएगा । कोयला यार्ड के मौजूदा स्थान पर 25 मिनट में एक वैगन (60) प्रति मिनट की दर से केवल आधा रेक ही भरा जा सकता है । उस समय तक कनवेयर 2000 टीपीएच की दर से सिलो को भरता रहेगा ।
3.	<u>प्रचालन लागत:</u>	
(i)	वीओसीपीटी ने, एक कोयला टर्मिनल के लिए, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित मानदण्डों के आधार पर विद्युत खपत की दर 1.4 यूनिट प्रति टन ली है । इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 1.4 यूनिट प्रति टन की विद्युत खपत पोत के कोयले की उत्तराई, यार्ड में कोयले के भंडारण और फिर वैगन/ट्रकों पर कोयले की लदायी के स्वतंत्र एवं समग्र रुप से यंत्रीकृत कोयला टर्मिनल के प्रचालन के लिए है । संदर्भगत मामले में कार्य, कोयला स्टेक यार्ड में उपयोक्ता के प्लॉट से एप्रन क्षेत्र तक ले जाने, कनवेयरों के माध्यम में रेल वैगनों में लदाई के लिए एप्रन क्षेत्र से स्थिर वैगन लदान स्थान तक ले जाने तक ही सीमित है । इस स्थिति में वीओसीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करे ।	
	(क). विद्युत लागत की 1.4 यूनिट प्रति टन की दर से गणना करने का औचित्य बताया जाए ।	विद्युत लागत का आकलन 500 केवीए किया गया है । विद्युत लागत की गणना ₹8/- प्रति यूनिट की दर से की गई है और गणना की प्रति संलग्न है । (दिसम्बर, 2014 के विद्युत बिल की प्रति में दिखायी गई पूर्ण राशि तथा खपत किए यूनिटों के अनुसार गणना करने के पश्चात वीओसीपीटी द्वारा की गई गणनाओं में बिजली की दर ` 10.41 प्रति यूनिट ली गई है ।)
	(ख). वीओसीपीटी, अब तक विचारित वास्तविक विद्युत खपत का पुन:आकलन करें और दस्तावेज सहित उसे अभिपुष्ट करे ।	उपर्युक्त (i)क के अनुसार पुन आकलित की गई।
(ii)	₹ 8/- प्रति यूनिट की दर से परिकलनों में ली गई लागत के समर्थन में दस्तावेजी अभिपुष्टि करें प्रस्तुत करें ।	प्रस्तुत की गई ।
(iii)	गणना के आधार:	
	(क). फ्रंट ऐंड लोडर्स के लिए तेल ईधन खपत 20 लिटर प्रति घंटा	पत्तन उपयोक्ताओं के फ्रंट ऐंड लोडर्स की वास्तविक खपत के अनुसार ली गई है ।
	(ख). ट्रकों के लिए तेल ईंधन खपत 5 लीटर प्रति घंटा ।	व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार । (वीओसीपीटी द्वारा संदर्भगत प्रस्ताव में प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट में ट्रकों के बारे में तेल ईधन खपत नहीं दर्शायी गई है । वीओसीपीटी के एक अन्य मामले में साथ-साथ निपटाये जा रहे मामले की व्यवहार्यता रिपोर्ट में तेल ईधन खपत 2.4 लिटर प्रति घंटा दर्शायी गई है । इस बारे में जैसा कि बर्थ सं. III/IV के

		यंत्रीकृत व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर एक अन्य रिपोर्ट में विचार किया गया है। वीओसीपीटी ने भी अपने 02 मार्च, 2015 के पत्र के अंतर्गत ट्रकों की तेल ईंधन खपत 2.4 लिटर प्रति घंटा की दर से लिए जाने का अनुरोध किया है।)
	(ग). हॉपर्स के संबंध में तेल ईंधन की खपत-5 लिटर प्रति घंटा।	व्यवहार्यता रिपोर्ट अनुसार।
(iv)	(क) संयंत्र की क्षमता की गणना के लिए वीओसीपीटी के अनुसार ट्रक प्रति वर्ष 6132 घंटों के लिए (24x365x0.7) फेरे लगाएंगे। ऐसा होने के कारण ट्रकों के द्वारा केवल 4000 घंटों के लिए तेल ईंधन की खपत की गणना किए जाने का आकलन प्रस्तुत करें।	प्राधिकरण के दिशानिर्देशानुसार 4000 घंटें लिए गए है।
	(ख). एक बहुउद्देशीय बर्थ पर उपकरण की तेल ईंधन खपत के आकलन के लिए, एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का निर्धारण किया गया है। तथापि एक संपूर्ण बर्थ के लिए 6132 घंटों पर विचार किया गया है और बर्थ पर कार्यरत उपकरण के लिए 4000 कार्य घंटों पर विचार किया गया है। इसके अधिक वीओसीपीटी ने स्टेक यार्ड क्षमता के अनुसार 6132 कार्य घंटों पर विचार किया है। अत: वीओसीपीटी फ्रंट ऐंड लोडर्स और हापर्स हेतु तेल ईंधन खपत के लिए 4000 कार्य घंटों के बारे में पुनर्विचार करे।	प्राधिकरण के दिशानिर्देशानुसार 4000 घंटें लिए गए है।
(v)	कृपया पुष्टि करें कि यांत्रिक उपकरणों पर 6.33% की मूल्यह्रास दर कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार है। वीओसीपीटी, कम्पनी अधिनियम, 2013 में दिए गए अपेक्षित निर्धारण का, मूल्यह्रास की कथित दर बताते हुए, संदर्भ प्रस्तुत करें।	पुष्टि की गई। (वीओसीपीटी ने कम्पनी अधिनियम, 2013 की अनुसूची के भाग-"ग" में दिए गए मूल्यह्रास दर संबंधी तालिका से उद्धरण प्रस्तुत किया है जिसमें निरंतर प्रक्रियारत संयंत्र जो इसके अंतर्गत नहीं है के अलावा संयंत्र और मशीनों के बारे में "स्ट्रेट लाइन मैथड" के अनुसार 6.33% की मूल्यह्रास दर दर्शायी गई है।)
(vi)	(क). लाइसेंस फीस भूमि पर ली जाती है संयंत्र, ट्रकों और फ्रंट ऐंड लोडर्स पर लाइसेंस फीस के आकलन का क्या कारण है, स्पष्ट करें।	संयंत्र लगाए जाने के अतिरिक्त फ्रंट एंड लोडर्स और ट्रकों को पार्क करने के लिए लाइसेंस धारक को भू-क्षेत्र की आवश्यकता है। अत: वीओसीपीटी की भू-नीति के अनुसार पट्टा किराये पर विचार किया गया है।
	(ख). संयंत्र, ट्रकों और फ्रंट एंड लोडर्स हेतु लाइसेंस फीस के आकलन के लिए विचारित मापदण्डों की किस्म और उनके आधार प्रस्तुत किए जाएं।	आवेदन में संयंत्र और उपकरणों के लिए आवंटित किए जाने वाले भू-क्षेत्र का आधार इसकी कार्य प्रणाली सहित दिया गया है।
4.	<u>दरमान:</u>	
(i).	स्टेक यार्ड का प्रयोग कोयले के प्रहस्तन के लिए किया जाएगा। प्रतीत होता है कि वीओसीपीटी ने प्रति टन कोयला प्रहस्तन दर निकालने के लिए कोल टर्मिनल के लिए लागू मानदण्डों का प्रयोग किया है। इस अवस्था में, दरमानों में कोयले की अपेक्षा ड्राई बल्क कार्गो के तौर पर प्रहस्तन प्रभार के विवरण निर्धारित करने के कारण स्पष्ट किए जाएं।	ड्राइ बल्क कार्गो का अर्थ है, कोयला, कोक और चूना पत्थर और इन्हें वस्तु के कालम में जोड़ा जाए। [तत्पश्चात वीओसीपीटी ने अपने 2 मार्च 2015 के पत्र में भी उल्लेख किया है कि क्योंकि इस परियोजना में प्रहस्तित किए जाने वाला कार्गो अर्थात कोयला, कोक और चूना पत्थर के लिए वही प्रहस्तन दर और वही स्टेक ऊंचाई है, इसलिए इस श्रेणी के उपर्युक्त कार्गो के लिए समान दर प्रस्तावित है और यह भी सूचित किया जाता है कि कुल प्रहस्तित कार्गो में से कोल स्टेक यार्ड में प्रहस्तित कार्गो का 95% कोयला है।]
(ii).	एक सामान्य नोट का, जिसमें सूचकांक घटक पर आधारित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) लागू करने की बात	प्रशुल्क सीमा का सूचांकन मुद्रास्फीति के अनुरूप 01 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के मध्य होने वाली

	कही गई हो, को दरमानों के प्रस्तावित प्रारुप में, उल्लेख किया जाए।	थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के परिवर्तन का 60% की सीमा तक ही होगा प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वत: समज्जन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समज्जित सीमित प्रशुल्क प्रासंगिक वर्ष की प्रथम अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू होगा – इसे दरमानों में शामिल किया जाए।
(iii)	सरकारी नीति के अनुसार आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-जनरल दिनांक 07 जनवरी, 2005 के द्वारा कार्गो संबंधित प्रभारों के मामलों में पोत-तटीय स्थानांतरण और क्वे से स्टोरेज यार्ड को स्थानांतरण के लिए रियायती दरें लागू हैं। सरकार की रियायती तटीय नीति के प्ररिप्रेक्ष्य में कोयले को स्टेक यार्ड से इतर स्थानांतरित करने के लिए रियायती दरों के निर्धारण के प्रस्ताव पर पुन: विचार किया जाए।	तटीय दरों को कृपया हटा दें।
5.	<u>कार्य निष्पादन मानक:</u>	
	जैसाकि 11 फरवरी, 2015 के समसंख्यक पत्र के अंतर्गत पहले भी अनुरोध किया गया है वीओसीपीटी से पुन अनुरोध है कि प्रहस्तन प्रभारों की वसूली से संबंधित कार्य निष्पादन मानक बताएं।	कार्य निष्पादन मानकों की प्रति प्रस्तुत कर दी गई है।

7. वीओसीपीटी परिसर में 20 फरवरी, 2015 को संदर्भगत मामले में एक संयुक्त सुनवाई की गई। वीओसीपीटी अपने प्रस्ताव की एक पावर प्वायंट प्रस्तुति की। संयुक्त सुनवाई में वीओसीपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं/संघटनों तथा प्रत्याशी बोलीकारों ने अपनी-अपनी बातें रखी।

8.1. वीओसीपीटी ने अपने 25 फरवरी, 2015 के पत्र के अंतर्गत दिए गए उत्तर के अनुक्रम में अपने 27 फरवरी, 2015 के पत्र के अंतर्गत संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत की है। इसके द्वारा कुछ और बातें भी रखी गई हैं जिनका सारांश इस प्रकार है:

(i) यार्ड क्षमता और यंत्रीकृत प्रणाली की क्षमता न्यूनतम की इष्टतम क्षमता को संशोधित किया गया है। अत: यंत्रीकृत प्रणाली अर्थात् **3.68** एमटीपीए इष्टतम क्षमता मानी गई है।

(ii) आईडीसी लागत और परियोजना प्रबंधन लागत को छोड़कर पूंजी लागत को भी संशोधित किया गया है और संशोधित पूंजी लागत **₹19.55** करोड़ मानी गई है।

(iii) संशोधित अंतिम व्यवहार्यता रिपोर्ट पत्तन उपयोक्ताओं में परिचालित की गई है तथा उसी की प्रति प्राधिकरण को विचारार्थ प्रस्तुत की गई है। .

(iv) परियोजनाके लिए विद्युत की वास्तविक मांग के संदर्भ में विद्युत लागत को संशोधित किया गया है और विद्युत लागत **₹317.89** लाख निकलती है और इस लागत को प्रशुल्क परिगणनों में उपयुक्त ढंग से शामिल किया गया है।

(क) यंत्रीकृत प्रणाली के वास्तविक कार्य घंटों के परिप्रेक्ष्य में तेल ईंधन लागत के लिए **6,132** कार्य घंटे माने जाते हैं। **(365** दिन **x 0.70 x 24** घंटें **=6,132** घंटें**)**

(ख) क्योंकि प्रणाली में प्रस्तावित हॉपरों के लिए किसी प्रकार के तेल ईंधन की आवश्यकता नहीं है अत: पूर्व में ली गई तेल ईंधन लागत, संशोधित परिगणना से हटायी गई है।

(v) पत्तन द्वारा उल्लिखित कार्य निष्पादन मानकों को निम्नानुसार संशोधित किया जाए:

लाइसेंस धारक निम्नलिखित दोनों कार्य निष्पादन मानक पूरे करेगा :

(क) प्रति माह यंत्रीकृत लदान प्रणाली की कम से कम **90%** मौजूदगी/कार्यपरता आश्वस्त करना । यह कार्यपरता संपूर्ण यंत्रीकृत प्रणाली के आधार पर परिगणित की जाएगी ।

(ख) लाइसेंस धारक प्रत्येक 66 टन की क्षमता वाले 30 वैगनों के आधे रेक के लदान कार्य को 50 मिनट में पूरा करेगा ।

(ग) भू-स्तरीय "पिट एरिया" के लिए "पट्टा किराया" मान्य है और कनवेयर के लिए प्रयुक्त क्षेत्र **(525 x 4.50** वर्ग मी. **= 2,363** वर्ग मी.**)** के लिए "वे-लीव" प्रभार मान्य है ।

8.2. उपर्युक्त स्थित के अनुसार वीओसीपीटी ने संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत की है । वीओसीपीटी द्वारा उनके दिनांक 06 फरवरी**,** 2015 के अंतर्गत प्रस्तुत मूल प्रस्ताव तथा 27 फरवरी**,** 2015 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव का तुलनात्मक विवरण नीचे तालिका में दिया जाता है:

(₹ लाख में)

वर्तमान कोयला यार्ड में लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु लागत विवरणी					
क्र. सं.	विवरण	वीओसीपीटी के दिनांक 06.02.2015 के प्रस्ताव अनुसार		वीओसीपीटी के दिनांक 27.02.2015 के संशोधित प्रस्ताव अनुसार	
		कार्य	अनुमान	कार्य	अनुमान
I	इष्टतम क्षमता				
	व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार यार्ड क्षेत्र की क्षमता		4,16,412 वर्गमी.		4,16,412 वर्ग मी.
(क)	0.70 x 4,16,412x0.70 x 3 टन/वर्ग मी.x 12 (कारोबारी अनुपात) (दिशानिर्देशानुसार) वैगन लदाई के लिए कार्गो का 50%	73,45,508	7.35 मी.टन	73,45,508	7.35 मी.टन
(ख)	पूर्वानुमानित 6.64 मी.टन में से 50% रेल द्वारा वहित लेते हुए		3.32 मी.टन		
(ग)	संयंत्र क्षमता (20 टन प्रति फेरा x 6 फेरे प्रति घंटा x 24 घंटे x 5 ट्रक x 365 दिन x 0.70)		3.68 मी.टन	3,679,200	3.68 मी.टन
अत: क्षमता (ख) तक सीमित है जो न्यूनतम है			3.32	3.68 मी.टन	3.68
II	परियोजना की लागत पूंजी (₹ लाख)		2275.20		1955.00
III	प्रचालन लागत				
1	विद्युत लागत: कनवेयर, सिलो आदि के लिए विद्युत मांग,= 1.4 यूनिट/ टन टीएएमपी दिशानिर्देशानुसार- 2008	3320000*1.4*` 8/- प्रति यूनिट	371.84	3679200*0.83* ₹10.41 प्रति यूनिट	317.89
2	तेल ईंधन लागत:				
2(क)	फ्रंट एंड लोडर्स के लिए ईंधन लागत :	4000 घंटे*20 लीटर/घंटा* ₹50.48*5नग	201.92	6132 घंटे*20 लीटर/घंटा* ₹50.48*5नग	309.54
2(ख)	ट्रकों के लिए तेल ईंधन:	4000 घंटे*5 लीटर/घंटा *₹50.48*5नग	50.48	6132घंटे*5 ली/घंटा*`50.48* 5नग	77.39
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	4000घंटे*5 लीटर/घंटा *₹50.48*5नग	50.48		

3(क)	सिविल कार्यों की कुल लागत पर 1 %	₹ 378 * 1%	3.78	₹ 378 * 1%	3.78
3(ख)	यांत्रिक और विद्युत कार्यों की कुल लागत का 7 %	₹1484 * 7%	103.88	₹ 1484 * 7%	103.88
4	बीमा	₹ 2275 * 1%	22.75	₹ 1955 * 1%	19.55
5	मूल्यह्रास (कंपनी अधिनियत में निर्धारित मानदण्ड अनुसार)				
	यांत्रिक और विद्युतीय लागत का 6.33 %	₹ 1484.00*6.33%	93.94	₹1484*6.33%	93.94
6	किराया (लाइसेंस फीस)				
(क)	संयंत्र	(525*50) वर्ग.मी. * ₹348.68	91.53		
	भू-स्तरीय क्षेत्र के लिए- पिट (पट्टा किराया)	-	-	(50*50) वर्ग.मी. * ₹ 348.68	8.72
	कनवेयर क्षेत्र के लिए – वे लीव प्रभार	-	-	(525*4.5) वर्ग मी. *₹1.42 प्रति वर्ग मी. प्रत्येक वर्ष	0.03
(ख)	ट्रक और फ्रंट ऐंड लोडर	(12*3*5)+ (12*3*5) वर्ग मी.* ₹ 348.68	1.26	(12*3*5)+ (12*3*5) वर्ग मी.* ₹348.68	1.26
7	अन्य व्यय	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मूल्य का 5%	113.76	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मूल्य का 5%	97.75
	कुल (1) से (7)				1,033.73
IV	आरओसीई	पूंजी लागत का 16%	364.03	पूंजी लागत का 16%	312.80
V	वार्षिक राजस्व मांग		1,469.64		1,346.53
VI	प्रस्तावित दर प्रति पारी				
VII	प्रस्तावित दर प्रति टन	विदेशी	44.27	विदेशी	36.60
		तटीय	26.56	तटीय	21.96

9. वीओसीपीटी द्वारा अपने पूर्व पत्र दिनांक 27 फरवरी, 2015 के पत्र के द्वारा दिए गए उत्तर के अनुक्रम में पत्तन ने 02 मार्च, 2015 के माध्यम से निम्न बातें कही है:

(i) क्योंकि इस परियोजना के अन्तर्गत प्रहस्तित किए जाने वाले प्रस्तावित कार्गो अर्थात कोयला, कोक और चूना पत्थर की प्रहस्तन दर और स्टेक ऊंचाई समान है, इसलिए ड्राई बल्क कार्गो की श्रेणी में आने वाले उपर्युक्त कार्गो के लिए वही दर प्रस्तावित है और यह भी सूचित किया जाता है कि कुल प्रहस्तित कार्गो में से कोयला स्टेक यार्ड पर प्रहस्तित कार्गो का 95%, कोयला होता है।

(ii) यह भी कि, पत्तन द्वारा अपने 25 फरवरी के अंतर्गत क्रम सं.**(I) (v)** के संबंध पहले से ही प्रस्तुत दिए गए उत्तर की उपेक्षा की जाए। इस संबंध में यह पुष्टि की जाती है कि स्टेक यार्ड में क्षेत्र का प्रस्तावित अंकन पत्तन की भू-उपयोग योजना के अनुरूप है।

(iii) यह भी सूचित किया जाता है कि उपर्युक्त परियोजना के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव में प्रयुक्त सिविल संरचना के लिए मूल्यह्रास को छोड़ दिया गया है। प्राधिकरण, कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार 3.17% की दर से प्रासंगिक मूल्यह्रास पर विचार कर सकता है।

(iv) प्राधिकरण कृपया बर्थ सं.III/V पर के मशीनीकरण के एन अन्य प्रस्ताव में विचारित व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर, ट्रक के लिए तेल ईंधन की खपत 2.4 लिटर प्रति घंटा की दर पर विचार करे।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों के तर्क-वितर्क का उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in. पर भी उपलब्ध करा दी जाएगी।

11. इस मामले में प्रक्रिया के दौरान प्राप्त सूचनाओं के संदर्भ में निम्न स्थिति उजागर होती है:

(i) वीओसीपीटी चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के अनुसार पत्तन पर आने वाला औद्योगिक कोयला विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा वर्तमान में कोयला यार्ड में उन्हें आवंटित स्लाटों में स्टेक किया जा रहा है तथा बाद में वैगनों/ट्रकों के माध्यम से भाग अनुसार अन्तिम उपयोक्ताओं तक पहुंचाया जाता है। वार्फ-लाइन पर खड़ी वेगनों में लदायी के कार्गो को कोयला यार्ड से वीओसीपीटी तक ट्रकों से ले जाने की मौजूदा प्रणाली समय की दृष्टि से खर्चीली है तथा परिणामत: स्टेक यार्ड से कार्गो को हटाने/उठाने का कार्य धीमी गति से चलता है। इसके साथ कुल स्टेक यार्ड क्षेत्र का प्रयोग दक्ष तरीके से नहीं हो पाता है। इसलिए स्टेक यार्ड को खाली करने की धीमी गति को तेज करने तथा कार्गो संबंधी कारोबार को बढ़ाने तथा प्रदूषण को कम करने के लिए वीओसीपीटी ने कोयला स्टेक यार्ड पर उपयुक्त यंत्रीकृत प्रहस्तन प्रणाली स्थापित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रणाली अनुसार कार्गो को कोयला स्टॉक यार्ड में प्रयोक्ता के प्लॉट से, फ्रंट ऐंड लोडर्स और ट्रकों के द्वारा एप्रॅन तक पहुंचाया जाएगा। तत्पश्चात यह कार्गो कनवेयरों द्वारा एप्रॅन क्षेत्र के निकट स्थापित स्थिर वैगन लदान सिलो तक पहुंचाया जाएगा और सिलो के माध्यम से यह कार्गो रेलवे वैगनों में लादा जाएगा। इस प्रकार वीओसीपीटी ने कनवेयरों के द्वारा कार्गो के कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक तक ढोने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संदर्भगत प्रस्ताव प्रस्तुत किया है

(ii) 2013 के दिशानिर्देशों की धारा 2.4 में उल्लिखित है कि यदि महापत्तन न्यास की दृष्टि में उस महापत्तन न्यास, किसी अन्य महापत्तन न्यास पर, 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस वस्तु के लिए संदर्भ प्रशुल्क के तौर पर प्रतिनिधित्व नहीं करता है तब महापत्तन उस परियोजना के विस्तृत विवरण और पर्याप्त औचित्य सहित, 2008 के दिशानिर्देशानुसार संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए अनुरोध प्रस्ताव कर सकता है। जैसा कि पहले भी कहा गया है, संदर्भगत प्रस्ताव, कार्गो को कनवेयर प्रणाली के द्वारा कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक तक, उठाने/ ले जाने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है। यद्यपि विभिन्न प्रकार के ड्राई बल्क कार्गो तथा पोत से यार्ड और यार्ड से ट्रक/वैगन तक के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित है परन्तु कार्गो को यार्ड से वैगन तक यंत्रीकृत ढंग से ले जाने के लिए कोई अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित नहीं है। इसलिए प्रतीत होता है कि 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत वीओसीपीटी ने उक्त प्रस्ताव पेश किया है। वीओसीपीटी के इस प्रस्ताव को "बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज" का अनुमोदन प्राप्त है।

(iii) वीओसीपीटी का यह प्रस्ताव वर्तमान कोयला यार्ड पर लदाई प्रणाली के यंत्रीकृत के प्रबंधन के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। इस परियोजना के अंतर्गत प्रहस्तन के लिए कार्गो है कोयला, कोल और चूना पत्थर जिसमें से प्रहस्तित कार्गो का 95% भाग कोयला होगा। इस स्थिति के आधार पर प्रतीत होता है कि वीओसीपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों के लिए, आधार के तौर पर, कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित मानदण्डों को ध्यान में रखा है। वीओसीपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि कोक और चूना पत्थर जैसे अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर और स्टेक ऊंचाई भी यही है। वीओसीपीटी की प्रस्तुति के आधार पर, एक कोयला टर्मिनल के लिए प्रहस्तन प्रभार तय करने हेतु आधार 2008 के तौर पर 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लिखित मानदंडों पर विचार करने के लिए वीओसीपीटी के दृष्टिकोण को मान लिया गया है।

(iv) वीओसीपीटी ने अपना प्रस्ताव 06 फरवरी, 2015 को किया है। तत्पश्चात, मामले पर कार्रवाई के दौरान अपेक्षित सूचनाओं/स्पष्टीकरणों के आधारपर, वीओसीपीटी ने अपने 25 और 27 फरवरी, 2015के पत्रों के माध्यम से प्रस्ताव को अद्यतन कर दिया है। इस अद्यतनीकरण में पूंजी लागत में कमी (आईडीसी और पीएमसी से संबंधित लागत को न

लिए जाने की सीमा तक) तथा परिणामस्वरूप प्रचालन की कुछ मदों में परिवर्तन के साथ-साथ प्रचालन लागत के हिस्से के रूप में विद्युत लागत और तेल ईंधन लागत है । संदर्भगत मामले में प्रक्रिया के दौरान वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत जानकारी/स्पष्टीकरण के साथ अद्यतनीकृत पर इस विश्लेषण अनुसार विचार किया जाता है ।

(v) इष्टतम क्षमता:

(क) यार्ड क्षमता:

(i) स्टेक यार्ड का क्षेत्र at 416412 वर्ग मी. (70% प्रयोग के साथ) 3 वर्ग मीटर की स्टेक ऊंचाई और 12 का आनुपातिक कारोगार गणित करते हुए वीओसीपीटी ने यार्ड की इष्टतम क्षमता 7.35 एमएमटीपीए गणित की है । तत्पश्चात स्टेक कार्गो का केवल 50% रेल द्वारा वहन किए जाने कि स्थिति में यार्ड की क्षमता 7.35 एमएमटीपीए का 50% आकलित की गई है ।

(ii) स्टेक यार्ड पर 416412 वर्ग मीटर के भू-क्षेत्र का रखा जाना पत्तन की भू-योजना के अनुरूप बताया गया है । स्टेक यार्ड के कथितक्षेत्र में से 70% क्षेत्र वीसीओपीटी द्वारा यार्ड की क्षमता के परिकलन के लिए कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में दिए गए मानदण्डों के अनुसार स्टेकिंग के लिए उपलब्ध मान लिया गया है ।

(iii) वीओसीपीटी द्वारा ली गई स्टेक ऊंचाई 3 टन प्रति वर्ग मीटर, कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों के अनुसार है । इस संबंध में यह उल्लेख करना है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) पर कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के समय, दिशानिर्देशों में निर्धारित 3 टन प्रति वर्ग मीटर के मानदण्ड की अपेक्षा 6 टन प्रति वर्ग मीटर की स्टेक ऊंचाई ली गई है । इस संबंध में संदर्भगत मामले के स्टेक यार्ड में कोयले के साथ-साथ चूना पत्थर तथा कोक को स्टेक करने व प्रहस्तन की बात भी कही गई है । इस स्थिति में वीओसीपीटी ने 3 टन प्रति वर्ग मीटर की स्टेक ऊंचाई ली है जो विश्लेषण के अनुसार सही है । यदि स्टेकिंग 6 टन प्रति वर्ग मीटर भी ली जाती है तो कार्गो के वैगन लोडिंग सिलो तक वहन करने और यार्ड क्षमता का 50% के दृष्टिकोण से संयंत्र की क्षमता एक सीमांकन घटक है जैसे कि अनुवर्ती पैरा में देखा जा सकता है ।

(iv) कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देशानुसार वीओसीपीटी द्वारा 12 का कारोबार अनुपात दिखाया गया है अत: विश्लेषण में मान लिया गया है ।

(v) कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में उल्लिखित सूत्र के आधार पर और उपरोक्त चर्चा के अनुसार वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत विभिन्न मानदंडों पर अमल करते हुए, पत्तन द्वारा आकलित यार्ड क्षमता का 70% प्रयोग 7345508 टन प्रति वर्ष बनता है ।

(vi) तत्पश्चात यह मानते हुए कि यार्ड क्षमता का 50% रेल-वैगनों के द्वारा ढोया जाएगा, तो इष्टतम क्षमता 3672754 टन आती है । कार्गो के 50% भाग के रेल वैगनों द्वारा ढोए जाने की स्थिति व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है जिसे मान लिया गया है ।

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन में गणित की दृष्टि से एक त्रुटि दिखायी है जिसे ठीक कर लिया गया है । इसलिए, यार्ड क्षमता का 50% जो रेल वेगनों के माध्यम से ढोया जाएगा 3.32 एमएमटीपीए की अपेक्षा (जैसाकि वीओसीपीटी ने आकलन किया है) 3.67 एमएमटीपीए निकलता है ।

(ख). संयंत्र क्षमता:

प्रतीत होता है कि वीओसीपीटी ने 20 टन वाले 5 ट्रक (व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर) लगाते हुए प्रत्येक ट्रक द्वारा 24 घंटों में 6 फेरे 365 दिन के 70% प्रयोग के हिसाब से संयंत्र की क्षमता का परिकलन किया है। इन मानदण्डों के आधार पर वीओसीपीटी ने संयंत्र की क्षमता 3.68 एमएमटीपीए गणित की है । वीओसीपीटी द्वारा निर्णीत संयंत्र क्षमता आकलित यार्ड क्षमता के आस-पास है।

(ग). इस प्रकार यार्ड क्षमता का 50% पूर्ण यार्ड क्षमता और संयंत्र क्षमता दोनों से कम अर्थात 3672754 टन प्रति वर्ष होने के कारण यंत्रीकृत प्रणाली की इष्टतम क्षमता मानी जाती है।

(vi). पूंजी लागत:

(क). वीओसीपीटी द्वारा आकलित पूंजी लागत जैसा कि प्रस्ताव में दी गई है ₹19.55 करोड़ है जिसमें से ₹3.78 करोड़ सिविल कार्गो के लिए, ₹14.22 करोड़ यांत्रिक उपकरणों के लिए, ₹0.62 करोड़ विद्युत कार्यों के लिए और ₹ 0.93 करोड़ विविध पूंजीगत लागतों के लिए है।

(ख). सिविल लागत:

अपफ्रंट दिशानिर्देशानुसार पत्तन न्यास के आकलन के अनुसार सिविल लागत पर विचार किया जाना अपेक्षित है। इस संबंध में वीओसीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा के लिए सिविल लागत 3.78 करोड़ आकलित की है। यह आकलित लागत, कनवेयर सुपोर्टिंग बेड, कनवेयर (नींव सहित) रिटेनिंग वाल (खुदायी सहित) से संबंधित है। वीओसीपीटी द्वारा सूचित यह सिविल लागत व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार प्रतीत होती है और विश्लेषण के अनुसार मान्य है।

(ग). उपकरण/यंत्र लागत:

(i). उपकरणों की आकलित लागत ₹14.22 करोड़ 2500 टीपीएच क्षमता वाली 420 मीटर लम्बी आच्छादित कनवेयर बेल्ट, पांच हॉपर, रेल लदायी हेतु 1500 मीट्रिक टन वाली एक सिलो, पांच फ्रंट एंड लोडर्स 20 टन क्षमता वाले पांच ट्रक, चुम्बक, धातु संसूचक, बेल्ट फीडर्स, बेल्ट स्केल, हैड पुलीज और कलपुर्जों की कीमत से संबंधित है।

(ii). वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट में उल्लेख है कि इस सुविधा का उद्देश्य है कार्गो का रेल द्वारा और अधिक जल्दी हटाया जाना 1500 टन वाली प्रस्तावित सिलों रेक के पहुंचने से पहले ही भरी जाएगी। मौजूदा कोयला यार्ड में सीमित लंबाई होने के कारण आधा रेक ही भरा जा सकता है। इस तरह इस सिलो से एक वैगन (60 टन) प्रति मिनट की दर से 25 मिनटों में 1500 टन कार्गो जो आधे रेक में आता है लादा जा सकता है। उस समय तक कनवेयर 2000 टीपीएच की दर से सिलो को भरती रहेगी और अनुमानत: पहले आधे रेक के पूरी तरह भरे जाने के पश्चात दूसरे रेक को उस स्थान पर लगाने के लिए लगभग 30 मिनट का समय लगता है। अत: रेक की शंटिंग के लिए लगने वाले समय के दौरान सिलो को भरा जाएगा। उपर्युक्त स्थिति के अनुसार प्रतीत होता है कि उत्पादन और प्रत्येक उपकरण की संख्या/क्षमता स्टाक यार्ड से खाली किए जाने वाले ड्राई बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता से मेल खाती है।

(iii). उपर्युक्त स्थिति के आधार पर और क्योंकि पत्तन द्वारा विचारित उपकरणों की संख्या व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है और किसी भी प्रत्याशी बोलीकर्ता ने प्रत्येक उपकरण और इनकी संख्या के विषय में आपत्ति नहीं उठायी है, विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(iv). वीओसीपीटी के अनुरोध के बावजूद यद्यपि प्रत्येक उपकरण की बुनियादी दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया है, प्रत्येक उपकरण की अनुमानित लागत प्रत्येक उपकरण के प्रतिष्ठित निर्माताओं से प्राप्त जानकारी पर आधारित है। चूंकि पत्तन द्वारा विचारित प्रत्येक उपकरण की लागत व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है और किसी भी उपयोक्ता/प्रत्याशी बोलीकार ने उपकरण की लागत से संबंधित कोई आपत्ति नहीं उठायी है, पत्तन द्वारा प्रत्येक उपकरण की आकलित लागत विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(घ). विद्युत लागत:

₹0.62 करोड़ की विद्युत लागत विद्युत वितरण प्रणाली, नियंत्रण एवं स्वचालन, प्रकाश व्यवस्था और संचार व्यवस्था से संबंधित है। यह आकलन व्यवहार्यता रिपोर्ट अनुसार है अत: विश्लेषण के अनुसार मान्य है।

(च). विविध लागत:

विविध पूंजी लागत, कुल सिविल, उपकरण और विद्युत लागत का, जैसाकि पहले भी चर्चा की गई है, 5% आकलित की गई है जो अपफ्रंट दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतीत होती है, अत: विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(छ). इस प्रकार उक्त सुविधा के लिए पोर्ट द्वारा आकलित ₹19.55 करोड़ की कुल पूंजी लागत विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(vii). वीओसीपीटी ने, दिशानिर्देशों में निर्धारण अनुसार, आकलित पूंजी लागत का 16% नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम के रुप में आकलित किया है।

(viii). प्रचालन लागत:

(क). विद्युत लागत:

₹10.41 प्रति यूनिट की दर से 0.83 यूनिट प्रति टन की खपत के हिसाब से इष्टतम क्षमता के लिए विद्युत लागत का आकलन किया गया है।

इस स्थिति के अनुसार कि कार्गो को और 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार एक संपूर्ण यंत्रीकृत कोयला टर्मिनल के प्रचालन, पोत से कोयला उतारने, भंडारण यार्ड में पहुंचाने और वैगनों/ट्रकों में लादने के कार्य के लिए 1.4 यूनिट प्रति टन की विद्युत खपत यार्ड से वैगन तक छोटी से छोटी प्रचालन क्रिया से 0.83 यूनिट प्रति टन की विद्युत खपत के मानदण्ड औचित्यपूर्ण लगते हैं। वीओसीपीटी ने यह भी कहा है कि विद्युत लागत परियोजना के लिए आवश्यक विद्युत मांग पर आधारित है। विद्युत खपत (प्रतिटन) के संबंध में पत्तन द्वारा किया गया आकलन, विश्लेषण अनुसार मान्य है।

वीओसीपीटी द्वारा दस्तावेजी प्रमाणों के साथ समर्पित ₹10.41 प्रति यूनिट विद्युत दर, विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(ख) तेल ईंधन:

(i) तेल ईंधन का आकलन फ्रंट लोडर्स और ट्रकों के 6132 प्रचालन घंटों के लिए ₹50.48 प्रति लिटर की दर से किया गया है।

(ii) फ्रंट ऐंड लोडर्स के संबंध में तेल खपत 20 लीटर प्रति घंटा ली गई है जो पत्तन में फ्रंट एंड लोडर्स के उपयोक्ताओं से प्राप्त वास्तविक खपत पर आधारित है। यह स्थिति मान्य है। .

(iii) यद्यपि वीओसीपीटी ने ट्रकों के संबंध में तेल ईधन की खपत 5 लिटर प्रति घंटा की दर से गणित की है। उसने बाद में ट्रकों की तेल ईधन खपत 2.4 लिटर प्रति घंटा की दर से गणना करने का अनुरोध किया है, जैसा कि वीओसीपीटी की बर्थ सं.III/IV के यंत्रीकरण के संबंध में वीओसीपीटी के एक अन्य प्रस्ताव से संबंधित व्यावहारिकता रिपोर्ट में किया गया है। तदनुसार, ट्रकों के बारे में विचारित तेल ईंधन की खपत 2.4 लिटर प्रति घंटा पर विचार किया जाता है। .

(iv) दस्तावेजी प्रमाण के आधार पर तेल ईधन की दर ` 50.48 प्रति लिटर सही है अत: विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(ग) वीओसीपीटी ने सिविल कार्यों में मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल लागत का 1% तथा यांत्रिक एवं विद्युत उपकरणों का 7% आकलित की है। जो 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार है। इसके अतिरिक्त, हमारे विश्लेषण अनुसार विविध पूंजी लागत का हिस्सा होने के कारण यांत्रिक एवं विद्युत लागत को भी मरम्मत और अनुरक्षण लागत का एक घटक माना जाता है।

(घ) वीओसीपीटी द्वारा बीमा लागत का आकलन कुल स्थायी परिसंपत्तियों का 1% और अन्य व्यय के लिए स्थायी सपंत्तियों का 5% किया गया है जो दिशानिर्देशों में दिए गए मानदंडों के अनुसार है।

(ड.) (i) दिशानिर्देशों के अनुसार कंपनी अधिनियम में निर्धारित "स्ट्रेट लाइन मैथड" में दी गई दरों के अनुसार मूल्यह्रास गणित किया जाना चाहिए। वीओसीपीटी ने यांत्रिक और विद्युत लागत पर 6.33% की दर से मूल्यह्रास गणित किया है। वीओसीपीटी ने विचारित दरों के समर्थन में कंपनी अधिनियम से प्रासंगिक उद्धरण प्रस्तुत किए हैं।

(ii) प्रतीत होता है कि वीओसीपीटी ने अपनी संशोधित विवरणी में सिविल परिसंपत्तियों पर मूल्यह्रास गणित नहीं किया है। साथ ही वीओसीपीटी ने कंपनी अधिनियम 2013 में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल परिसंपत्तियों पर 3.17% की दर से मूल्यह्रास का अनुरोध किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत मूल्यह्रास की 3.17% की दर कंपनी अधिनियम, 2013 के उद्धरण के अनुसार है अत: विश्लेषण के अनुसार मान्य है।

(iii) इसके अतिरिक्त हमारे विश्लेषण में विविध पूंजी लागत के हिस्से के रूप में, सिविल और उपकरण लागत के घटक के अनुपात में, अन्य परिसंपत्तियों पर भी मूल्यह्रास का परिकलन किया गया है।

(च) (i) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशानुसार, संबंधित महापत्तन न्यासों के दरमानों में, निर्धारित दरों के आधार पर पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस फीस का आकलन किया जाना है।

(ii) 50 * 50 वर्ग मीटर के भू-स्तरीय "पिट" क्षेत्र, 525 * 4.5 वर्ग मीटर क्षेत्र कनवयेर पांच ट्रक और फ्रंट एंड लोडर्स प्रत्येक के लिए 12 * 3 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए प्रयुक्त क्षेत्र के लिए पत्तन द्वारा लाइसेंस फीस का आकलन किया गया है।

(iii) भू-स्तरीय "पिट"क्षेत्र तथा पांच ट्रक और फ्रंट ऐंड लोडर्स, प्रत्येक के लिए वीओसीपीटी ने लाइसेंस फीस की दर ₹348.68 प्रति वर्ग मीटर अपनाई है, जो प्रचलित दरमानों के अनुसार है।

(iv) कनवेयर क्षेत्र के संबंध में वीओसीपीटी ने, "वे लीव चर्जिस" की दर ₹1.42 प्रति वर्ग मीटर अपनाई है यह भी प्रचलित दरमानों के अनुसार सही पाई गई है।

(छ) उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार वीओसीपीटी द्वारा आकलित कुल प्रचालन लागत ₹1033.73 लाख के स्थान पर ₹1015.60 लाख बनती है।

(ix) संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी उपर्युक्त विश्लेषण अनुसार संशोधित की गई है। संशोधित विवरणी की एक प्रति **अनुच्छेद -I** के रुप में संलग्न है।

(x) (क) कुल वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) ₹1328.41 लाख गणित होती है जो पत्तन द्वारा आकलित वार्षिक राजस्व ₹1346.55 लाख के अपेक्षा प्रचालन लागत (₹1015.60 लाख) और पूंजी लागत (₹312.81 लाख), पर प्रत्यागम का कुल जोड़ है।

(ख) वीओसीपीटी ने समस्त आकलित वार्षिक राजस्व मांग की भरपाई इस सुविधा की इष्टतम क्षमता से दर्शायी है । तदनुसार, संशोधित वार्षिक राजस्व मांग ₹1328.41 लाख तथा सुविधा की इष्टतम क्षमता 3672754 टन मानते हुए दर ₹36.17 प्रति टन गणित होती है।

(ग) वीओसीपीटी द्वारा बताई गई स्थिति के आधार पर कि कोक, चूना-पत्थर और कोयला जैसे कार्गो के लिए प्रहस्तन दर एक समान है, इसलिए, कोक चूना पत्थर और कोयला जैसे सभी प्रकार के कार्गो को कनवेयर प्रणाली द्वारा कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक ले जाने के लिए, वीओसीपीटी के प्रस्तावित दृष्टिकोण के अनुसार एक समान दर निर्धारित की गई है और यह भी कि वीओसीपीटी का मत है कि प्रहस्तित समस्त कार्गो केवल विदेशी कार्गो होगा। फिर भी, पत्तन के प्रस्ताव अनुसार तटीय दर विदेशी दर का 60% निर्धारित की गई है।

(xi) भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने दिनांक 11 नवम्बर, 2014 के पत्र सं.-11033/ 51/2014-पीटी के अंतर्गत इस प्राधिकरण को जारी पत्र सं. पीटी-11033/51/2014 दिनांक 4 सितम्बर, 2014 के द्वारा, महापत्तन पर तटीय पोतों को प्राथमिकता के आधार पर बर्थ पर लगाने के संबंध में जारी दिशानिर्देशों की एक प्रति भेजी है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/ 52/2014-जन. दिनांक 28 नवम्बर, 2014 के अंतर्गत सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा एसओआर में निर्धारित, "तटीय पोत" की परिभाषा को एक साथ निम्नानुसार बदलने का अनुमोदन कर दिया है:

'"तटीय पोत" से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीयलाइसेंस है।

इसलिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित "तटीय पोत" की परिभाषा "तटीय पोत" की उपर्युक्त परिभाषा के समान संशोधित कर दी गई है।

(xii) वीओसीपीटी ने सूचकांक के लिए विचाराधीन थोक मूल्य सूचकांक के लिए सूचकांकन घटक से संबंधित समान नोट का प्रस्ताव किया है । क्योंकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में विचारित लागत अनुमान वर्ष 2015 की बाजार दर पर आधारित है, तो पत्तन के प्रस्ताव अनुसार प्रत्येक वर्ष 01 जनवरी, 2015 की भांति स्वत: समज्जन के लिए विचारित थोक मूल्य सूचकांक को आधार निर्धारित करना उचित और प्रासंगिक है । इस प्रकार इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किया जाता है ।

(xiii) वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण से कार्य निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा की जाती है । यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशानुसार इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों में पड़ने की आवशकता नही तथापि परन्तु यह मान लेना भी ठीक नहीं कि पत्तन बहुत सटीक और पूरे किए जाने आवश्यक कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करेगा। जैसा कि पहले भी कहा गया है, पत्तन के द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक अनुसूची के अनुसार लाइसेंस धारक दोनों कार्य निष्पादन मानक 90% उपलब्धता एवं प्रत्येक 66 टन क्षमता वाले 30 वैगनों वाले आधे रेक के लदान कार्य को पूरा करना, पूरे करेगा यथा प्रस्ताविक कार्य निष्पादन मानक निर्धारित किए जाते हैं ।

(xiv) उपयोक्ता को प्रचालक के कारण उचित स्तर के विलम्ब के पश्चात होने वाली देरी के प्रभार नहीं देता पड़ेगा से संबंधित नोट एसओआर में शामिल किया जाता है ।

12.1. उपर्युक्त शर्तों के आधार पर पत्तन के प्रस्ताव अनुसार संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्य निष्पादन मानक **अनुच्छेद – II** और **अनुच्छेद - III** के तौर पर संलग्न है ।

12.2. परिणामत: और उपर्युक्त कारणों और विस्तृत विश्लेषण के आधार पर यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में मौजूदा कोयला यार्ड पर यंत्रीकृत लदान प्रणाली के लिए, लाइसेंस के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है तथा इसे कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है ।

13.1. वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सन्दर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा । तदनुसार, वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करारनामा में उल्लेख किया जाए।

13.2. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी । वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्तसंदर्भगत प्रशुल्क स्वत: संशोधित हो जाएगा, जोकि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा ।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे । इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पर, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा । इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा ।

13.3. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो ।

13.4. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा ।

13.5. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा ।

13.6. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए है तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा ।

13.7. कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा । यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा । सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

13.8. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही अधिसूचित किया जाएगा । लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा ।

13.9. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.2 के अनुसार यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंस धारक द्वारा पूरे नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जाँच की जाएगी और वीओसीपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएंगे । वीओसीपीटी तत्संबंधी लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा ।

13.10. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1 के अनुसार लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा ।

13.11. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 के अनुसार लाइसेंस धारक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे । तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंस धारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी । इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी ।

13.12. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 के अनुसार, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा । तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदशील आँकडे/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंस धारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा । ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी । इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा ।

13.13. दिशा-निर्देशों की धारा 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमानों या निबंध शर्तों के उल्लेख के संबंध में किसी स्पष्टीकरण/व्याख्या की स्थिति उत्पन्न होती है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा ।

13.14. किसी परियोजना के लिए निष्पादन बोली दस्तावेजों स्वत: ही स्पष्ट रूप से बताए जाएंगे । लाइसेंस धारक से उम्मीद की जाएगी कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों का प्रतिपादन करें।

13.15. लाइसेंस धारकों के वास्तविक कार्य निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा । यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय वीओसीपीटी को अग्रेषित करेगा । यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित है तो वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा ।

टी.एस. बालासुब्रहमणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन–III/4/असा./143/2015(21)]

अनुच्छेद-I

वी ओ चिदबंरनार पत्तन न्यास पर वर्तमान कोयला यार्ड में लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरणी

(₹ लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा दिनांक 27.02.2015 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन	प्राधिकरण द्वारा अनुसीमित आकलन
I	**इष्टतम क्षमता**		
(i).	**यार्ड क्षमता:**		
	यार्ड का क्षेत्र(ए)(वर्ग मीटर में)	416412	416412
	- स्टेकिंग के लिए प्रयुक्त कुल क्षेत्र का % (पी)	70%	70%
	- स्टेक की गई कुल मात्रा (क्यू) (टन/वर्ग मीटर)	3	3
	- कारोबारी अनुपात (टी)	12	12
	- क्षमता (ए x पी x क्यू x टी x 70%) (मी.टन में)	7345508	7345508
	- रेल द्वारा वहित कार्गो का %	50%	50%
	- प्रासंगिक क्षमता (मीट्रिक टनों में)	**3320000**	**3672754**
	- प्रासंगिक क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन में)	**3.32**	**3.67**
(ii).	**संयंत्र क्षमता**		
	- ट्रक की क्षमता (सी)(टन में)	20	20
	- प्रति घंटा फेरे (टी)	6	6
	- घंटे प्रति दिन (एच)	24	24
	- दिन प्रति वर्ष (डी)	365	365
	- ट्रकों की संख्या (एस)	5	5
	- क्षमता (सी x टी x एच x डी x एस x 0.7) (मीट्रिक टन)	3679200	3679200
	- क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन)	**3.68**	**3.68**
	इष्टतम क्षमता (एमएमटीपीए)	**3.68**	**3.67**
II	**पूंजी लागत**		
	(क). सिविल कार्य		
	- कनवेयर स्पोटिंग बैड	7.00	7.00
	- कनवेयर (नींव सहित)	271.00	271.00
	- रिटेनिंग वाल (खुदाई सहित)	100.00	100.00

	(A)	**378.00**	**378.00**
	(ख). मशीनी कार्य		
	- आच्छादित बैल्ट कनवयेर (क्षमता 2500 टीपीएच) (420 टन)	96.00	96.00
	- हॉपर-5	175.00	175.00
	- रेल लदायी के लिए सिलो (1500 एमटी) एक नग	450.00	450.00
	- फ्रंट ऐंड लोडर्स (5 नग)	500.00	500.00
	- ट्रक 20 टन (5 नग)	125.00	125.00
	- विधि मदें (चुम्बक, धातु संसूचक, बैल्ट फीडर्स, बैल्ट स्केल)	61.00	61.00
	- कल पुर्जे	15.00	15.00
	(ख)	**1422.00**	**1422.00**
	(ग). विद्युत कार्य		
	- विद्युत वितरण प्रणाली	25.00	25.00
	- नियंत्रण एवं स्वचालन	25.00	25.00
	- प्रकाश प्रणाली	10.00	10.00
	- संचार प्रणाली	2.00	2.00
	(ग)	**62.00**	**62.00**
	(घ).विविध (क + ख + ग का 5%)	**93.10**	**93.10**
	कुल पूंजी लागत (क + ख + ग + घ)	**1955.10**	**1955.10**
III	**<u>प्रचालन लागत:</u>**		
(i).	**विद्युत लागत**	317.89	317.34
	(वीओसीपीटी - 3679200 टन * 0.83 यूनिट प्रति टन * रु. 10.41 प्रति यूनिट) (टीएएमपी- 3672754 टन * 0.83 यूनिट प्रति टन* रु 10.41 प्रति यूनिट)		
(ii).	**ईंधन लागत:**		
(क).	- फ्रंट एंड लोडर्स	309.54	309.54
	(वीओसीपीटी - 6132 घंटे * 20 ली.प्रति घंटा * रु.50.48 प्रति ली.* 5 लोडर्स) (टीएएमपी - 6132 घंटें * 20 ली.प्रति घंटा * रु 50.48 प्रति ली.* 5 लोडर्स)		
(ख).	- ट्रक	77.39	37.15
	(वीओसीपीटी - 6132 घंटें * 5 ली. प्रति घंटा * रु.50.48 प्रति ली.* 5 ट्रक) (टीएएमपी - 6132 घंटें * 2.4 ली.प्रति घंटा* रु.50.48 प्रति ली.* 5 ट्रक)		
(iii).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क).	सिविल लागतों	3.78	3.97
	(वीओसीपीटी - सिविल कार्य का 1%) (टीएएमपी -अन्य पूंजी लागत में सिविल लागतों के घटकों सहित सिविल लागत का 1%)		
(ख).	यांत्रिक एवं विद्युत कार्य	103.88	109.07
	(वीओसीपीटी - यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 7%) (टीएएमपी)- (अन्य पूंजी लागतों में यांत्रिक एवं विद्युत लागतों के घटकों सहित यांत्रिक एवं विद्युत लागत का - 7%)		
(iv).	बीमा	19.55	19.55
	(वीओसीपीटी - पूंजी का 1%) (टीएएमपी- पूंजी का 1%)		
(v).	**मूलयह्रास:**		
(क).	यांत्रिक एवं विद्युत कार्य	93.94	98.63
	(वीओसीपीटी - यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 6.33%) (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में यांत्रिक एवं विद्युत लागतों के घटकों सहित यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 6.33%)		

(ख)	सिविल परिसंपत्तियां	0.00	12.58
	(वीओसीपीटी -शून्य) (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में सिविल लागतों के घटकों सहित सिविल लागतों पर 3.17%)		
(vi)	**किराया (लाइसेंस फीस)**		
(क)	भू क्षेत्र (पिट)	8.72	8.72
	[वीओसीपीटी - (50 * 50) वर्ग मी. * रु.348.68 प्रति वर्ग मी.] [टीएएमपी - (50 * 50) वर्ग मी. * रु.348.68 प्रति वर्ग मी]		
(ख)	कनवेयर क्षेत्र	0.03	0.03
	[वीओसीपीटी - (525 * 4.5) वर्ग मी. * रु.1.42 प्रति वर्ग मी. प्रत्येक वार्षिक] [टीएएमपी - (525 * 4.5) वर्ग मी. * रू.1.42 प्रति वर्ग मी. प्रत्येक वार्षिक]		
(ग)	ट्रक और फ्रंट ऐंड लोडर्स	1.26	1.26
	[वीओसीपीटी - (12 * 3 * 5) + (12 * 3 * 5) वर्ग मी. * रु. 348.68 प्रति वर्ग मी.) [टीएएमपी- (12 * 3 * 5) + (12 * 3 * 5) वर्ग मी.* रु. 348.68 प्रति वर्ग मी.)		
(vii)	अन्य व्यय	97.76	97.76
	(वीओसीपीटी - पूंजी लागतों का 5%) (टीएएमपी -पूंजी लागतों का 5%)		
	कुल प्रचालन लागत	**1,033.73**	**1,015.60**
IV	**वार्षिक राजस्व मांग**		
	(क). कुल प्रचालन लागत	1,033.73	1,015.60
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @16%	312.82	312.81
	(ग).कुल राजस्व मांग	**1,346.55**	**1,328.41**
V	**प्रहस्तन दर प्रति टन**		
	प्रहस्तन राजस्व मांग (लाख रू.)	1,346.55	1,328.41
	इष्टतम क्षमता (मीट्रिक टन)	36,79,200	36,72,754
	प्रहस्तन दर प्रति टन		
	- विदेशी	**36.60**	**36.17**
	- तटीय	**21.96**	**21.70**

अनुच्छेद - II

लाइसेंस के आधार पर मौजूदा कोयला यार्ड प्रणाली पर लदान प्रणाली हेतु यंत्रीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

1.1. <u>परिभाषाएं</u>

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

(i) **"तटीय पोत"** से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।

(ii) "**विदेशगामी पोत**" से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है।

(iii) "**पत्तन**" से तात्पर्य <u>वी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास</u> है।

(iv) **"पारी"** से तात्पर्य है पत्तन कामगारों के लिए लागू 8 घंटों की पारी।

(v) **"प्रतिदिन"** से तात्पर्य प्रति कैलेन्डर दिन या उसका अंश है।

(vi) **"प्राधिकरण"** तात्पर्य महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 47क के अंतर्गत गठित महापत्तन न्यास प्राधिकरण से है।

(vii) **"टन"** से तात्पर्य एक मीटरिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा।

1.2. <u>सामान्य नियम एवं शर्तें</u>

(i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज, जैसा सीमा शुल्क विभाग .अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

(ii) (क) सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।

(ख) विदेशी पताका वाला विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय-धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है।

(ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होगी जब तक पोत तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उतारने वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।

(ड.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।

(iii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज।

(क) उपयोगकर्त्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। दंड-ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग रेट से 2% ज्यादा होगी।

(ख) इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा।

(ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्त्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा।

(घ) उपयोगकर्त्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। किंतु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अनुबंध के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।

(iv) परिगणित किए गए सभी प्रकार, बिल के अंतिम कुल जमा योग पर अगले उच्चतर/बढ़े हुए रूपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।

(v) जब तक कि धन वापसी की राशि **₹100/-** अथवा इससे अधिक नहीं होगी , तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, कन्सेशनायर तब तक कोई पूरक बिल या अंडर चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा, जब तक कि कन्सेशनायर को देय राशि **₹100/-** से कम बनती है।

(vi) (क) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम/अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम/न्यूनतम स्तर की हैं। यदि टर्मिनल प्रचालक चाहे तो वह कमतर/निम्नतर दरें मांग सकता है और/या उच्चतर/ज्यादा छूट और कटौतियां प्रदान कर सकता है।

(ख) टर्मिनल ऑपरेटर चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली प्रदत्त शर्तों को तर्क-संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्त्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो। यह इस शर्त पर है कि टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।

(vii). तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता द्वारा प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

2. <u>कोयला स्टेक यार्ड पर यंत्रीकृत वैगन लदान प्रणाली के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार:</u>-

क्र.सं.	वस्तु	**दर रु. प्रतिटन में (भारतीय रुपये में)**	
		विदेशी	**तटीय**
1.	कोयला, कोक और चूना	36.17	21.70

<u>नोट</u>:-

(i) यह प्रशुल्क कार्गो को कनवेयर प्रणाली द्वारा कोल यार्ड से वैगन/ट्रक तक पहुंचाने के लिए है।

(ii) तापीय कोयला "तटीय कार्गो" की श्रेणी में नहीं होगा।

3. <u>सामान्य नोट:</u>

(i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वत: तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।

(ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क उपर्युक्त पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वत: ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ

प्रशुल्क् के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा(और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा ।

(iii) प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।

(iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने के साथ दिनों के भीतर प्राधिकरण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा ।

(v) लाइसेंस धारक की स्थिति में, पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने पर प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।

(vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा ।

(vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा । प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा । सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण दर्शाते हुए एक उदाहरण "परिशिष्ट" में दिया गया है ।

(viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही अधिसूचित किया जाएगा । लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा ।

अनुच्छेद– III

<u>निष्पादनता मानक</u>

पश्चात् लाइसेंस के आधार पर वर्तमान कोयला यार्ड पर लदान प्रणाली यंत्रीकरण के लिए अनुसूचित निष्पादनता मानक

लाइसेंस धारक निम्नलिखित दोनों निष्पादनता मानक पूरे करेगा:

(i) प्रतिमाह यंत्रीकृत लदान प्रणाली की कम से कम 90% उपलब्धता सुनिश्चित होना । उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी ।

(ii) लाइसेंस धारक, प्रत्येक 66 टन क्षमता वाले 30 वैगनों के आधे रेक के लदान कार्य को 55 मिनट में पूरा करेगा ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, 15th April 2015

No. TAMP/09/2015- VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of Reference tariff for mechanization of loading system at the existing coal yard on license basis for 10 years period on revenue share basis, as in the Order appended hereto.

(T.S. Balasubramanian)
Member (Finance)

Tariff Authority for Major Ports
(No. TAMP/9/2015–VOCPT)

V.O. Chidambaranar Port Trust - - - Applicant

QUORUM:

(i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

O R D E R
(Passed on this 21st day of March 2015)

This case relates to the proposal dated 6 February 2015 received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of Reference tariff for mechanization of loading system at the existing coal yard system on license basis for 10 years period on revenue share basis.

2. The submissions made by the VOCPT in its proposal are summarized below:

(i). The VOCPT proposes to implement a Mechanized wagon loading system at the existing coal stack yard by way of grant of license on Revenue share basis for a period of 10 years.

(ii). The Ministry of Shipping (MOS) has fixed the timeline for issuing Letter of Award for the subject Project on or before 30.3.2015.

(iii). Board of Trustees of VOCPT accorded approval for the project in the Board meeting held on 30.05.2014. Approval of the Ministry of Shipping was also sought for the subject project on 21.07.2014.

3. The highlights of the proposal as seen from the supporting documents furnished by the VOCPT are summarised below:

(i). (a). **Coal traffic**:

Coal traffic forecast for stack yard in inner harbour as per the feasibility report is furnished below:

	FY15	FY16	FY17	FY18	FY19	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25
Industrial coal total	6.05	6.66	7.32	8.05	8.86	9.74	10.47	11.26	12.10	13.01	13.99
Share of berth- III,IV & IX	6.05	3.33	3.66	4.03	4.43	4.87	5.24	5.63	6.05	6.51	6.99
Share of NCB-II,III, IV	0.00	3.33	3.66	4.03	4.43	4.87	5.24	5.63	6.05	6.51	6.99
% that will come to stack-yard	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
Total	5.75	3.16	3.48	3.82	4.21	4.63	4.98	5.35	5.75	6.18	6.64

(b). **Stack Yard capacity and loading of cargo into Trucks / Wagons**:

Currently about 8 lakh tonnes of coal is being stacked in coal stack yard. The current maximum stack height at the coal stack yard is 6 m. With this 6 m stack height, the coal yard I, II & III has a cumulative maximum capacity of 1.34 Million Metric Tonne Capacity and the lime stone has 0.2 Million Metric Tonne Capacity assuming that the maximum stack height in lime stone yard can be maintained at 6m.

Stack yard capacity	
	Weight of cargo stacked in Tonnes
Coal stack yard- Phase-I	934086.055
Coal stack yard- Phase-II	189047.32
Coal stack yard- Phase-III	221435.636
Coal stack yard- Phase-I, II & III	1344569.011(i.e., 1.34 MMT)
Lime stone stack yard	238076.33 (i.e., 0.24 MMT)

(c). Industrial coal coming at the port is currently being stacked in the coal yard by the various Port users in their respective allotted slots and further transported to the end users through wagon/ trucks as and when required. A broad gauge railway is available in the middle of the phase -1 coal stack yard.

(d). The stack yard has an existing single railway siding through which all the slot operators evacuate their cargo. The existing evacuation of the cargo from the respective slots was through front end loaders and trucks. These front end loaders feed the trucks continuously to evacuate the cargo. So the evacuation rate would then depend on the number of front end loaders that the operator would deploy. This handling procedure would then be the same for railway wagon loading as well. The loading of one complete rake consisting of 59 wagons takes 8 hours. Since the railway locos/ wagons are being engaged till time for the completion of loading, it leads to payment of demurrage charges for the wagons by the port users. The poor evacuation of the cargo at the stack yard leads to the ineffective utilization of the total stack yard area as well as leading to the demurrage charges paid by the Port users. So to mitigate the poor evacuation rate and to increase cargo turnaround of the stack yard, mechanization system has been proposed.

(ii). **Optimal capacity**:

The scope of work is to transport the cargo from the users plot in the coal stock yard to the apron area using Front end loaders and trucks. The transferred cargo would be dumped near the proposed conveyor belt through ground level hoppers. Then, the cargo will be transferred to the fixed wagon loading silo installed near the apron area through conveyors. Through the silo the cargo will be loaded into the Railway wagons.

(a). The optimal capacity of the stack yard as per the TAMP guidelines is
0.7 x A X U/100 X Q X T- tonnes, where,

A - Area of the yard as per feasibility report = 4,16,412 SQ.MTR
U - Percentage of total yard area that could be used for stacking= 70%
Q - Quantity stacked = 3 Ton/ sq.mtr (As per norms)
T - Turnover ratio = 12

Optimal capacity = 0.7 x 4,16,412 x 0.7 x 3 x 12
= 7345508 million tonnes
= 7.35 MTPA

(b). Traffic Forecast for coal stack yard in inner harbor will be 6.64MTPA. Assuming 50 % of the forecasted traffic (6.64) is passing through railway wagons and 50 % is passing through trucks the optimal capacity will be 0.5 x 6.64 = 3.32 MTPA

(c). Considering each 20T truck makes 6 trips per hour, the plant capacity will be:
20T per trip x 6 trips x 24 Hrs x 5 trucks x 365 days x 0.7 = 3.68MTPA

(d). As 3.32 MTPA is the least one, optimal capacity is considered as **3.32 MTPA**.

(iii). **Share of Cargo:**

In the evacuation system, only the Dry bulk cargo will be handled. Therefore, the share of Dry bulk cargo is considered at 100% for the calculations. Also, the entire cargo expected to handle is assumed as "Foreign cargo".

(iv). **Capital Cost**:

(a). Civil cost :

Based on the Feasibility report, the capital cost for civil works for conveyor system is considered at ₹3.78 Crores.

(b). The following equipment are proposed for installation in the mechanized evacuation system.

(i). Conventional Fixed type Silo system for Wagon Loading: 1500 MT Capacity- 01 No
(ii). Closed Conveyor 2500TPH Rated capacity: 500 meter (Approx)
(iii). Trucks (Each 20 T Capacity) : 5 Nos
(iv). Front end loaders (3.5 Cu. Mtr) : 5 Nos
(v). Hoppers : 5 Nos
(vi). Power distribution system & Control automation
(vii). Misc. items.
 (a). Magnet
 (b). Metal Detectors
 (c). Belt feeder
 (d). Belt scales
 (e). Movable head pulleys

(c). The approximate cost of the Project comes to ₹22.75 crores.

(v). **Operating Cost**:

(a). Power cost :

The power cost of ₹1.4/ Ton of coal terminal is considered as per the TAMP Guidelines 2008
Power cost = 1.4 Unit/ Ton x 3320000 X ₹8 per unit
= ₹ 371.84 lakhs

(b). The proposed equipment viz., Hoppers, Front end loaders and Trucks in the system will be operated by Fuel and hence fuel cost is considered in the annual revenue requirement. Fuel cost of ₹50.48/ ltr is considered as per the IOC Ltd., invoice dated 28 January 2015.

1. Fuel cost for Hopper : ₹50.48 Lakhs/ Year
2. Fuel cost for Frontend Loaders : ₹201.92 Lakhs/ Year
3. Fuel cost for trucks : ₹50.48 Lakhs/ Year

(c) Lease Rent

Sl. NO	Name of the equipment	Qty	Dimension of each equipment		Total Area in Sq.Mtr [C*D*E]	Lease rent @ ₹348.68 per Sq.Mtr
			Length In Meters	Width In Meters		
A	B	C	D	E	F	G
1	Plant area	LS	525	50	26250	9152850.00
2	Front end loaders	5 Nos	12	3	180	62762.40
3	Trucks	5 Nos	12	3	180	62762.40
						9278374.80

The area comes under commercial category. Hence ₹348.68 per Sq. mtr as per Estate rental of VOCPT for the period 2014-15 is taken for calculating the lease rent.

(vi). The return on capital employed is estimated at 16% on the capital cost.

(vii). The workings in this regard are given below:

(₹ In Lakhs)

Cost statement for fixation of Tariff for Mechanisation of loading system at the existing coal yard.			
S.N	Particulars	Workings	Estimates
I	Optimal Capacity		
	Capacity of the Yard Area as per Feasibility Report		4,16,412 sqm
(a)	0.70 x 4,16,412x0.70 x 3 T/sq.mtr. x 12 (Turn over Ratio) (As per Guidelines)	73,45,508	7.35 MT
(b)	Assuming 50% of the cargo moved by Rail out of Forecast 6.64 MT		3.32 MT
(c)	Plant capacity (20T per trip x 6 trips per hour x 24 hrs x 5 Trucks x 365 Days x 0.70)	3,679,200	3.68 MT
Hence, the Capacity is restricted to (b) which is the least			3.32 MT
II	Capital Cost of the project (₹ Lakhs)		2275.20
III	Operating cost		
1	Electricity Cost: Power required for conveyor, Silo etc.,= 1.4 Unit/ Ton as per TAMP Guidelines- 2008	3320000*1.4* ₹ 8/-	371.84
2	Fuel cost:		
2(a)	Fuel cost for Front end loaders :	4000 Hrs*20 ltrs/Hr* ₹50.48*5Nos	201.92
2(b)	Fuel cost for Trucks:	4000Hrs*5Ltr/Hr*₹50.48* 5Nos	50.48
2(c)	Fuel cost for Hopper	4000Hrs*5Ltr/Hr*₹50.48* 5Nos	50.48
3	Repairs & Maintenance cost		
3(a)	1 % on total cost of civil works(Rs.378 Lakhs)	1% on Civil Cost	3.78
3(b)	7 % on total cost of Mech & Elect works (₹1484 Lakhs)	7% on Mech & Elec cost	103.88
4	Insurance	1% on total capital cost	22.75
5	Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act	
	6.33 % on total cost of Mech & Elect works(₹1484 Lakhs)	₹1484.00*6.33%	93.94
6	Rent (License Fee)		
(a)	Plant	(525*50) Sq.Mtr *₹ 348.68	91.53
(b)	Trucks and Front end loaders	(12*3*5)+(12*3*5) Sq.Mtr * ₹ 348.68	1.26
7	Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value	113.76
	Total (1) to (7)		1,105.61
IV	ROCE	16% on capital cost	364.03
V	Annual Revenue Requirement		1,469.64
VI	Proposed rate per Tonne		
VII	Proposed rate per tonne	(Foreign Revenue Requirement (in. ₹) / Capacity (in tonnes) *	
		Foreign	44.27
		Coastal	26.56

(viii). The upfront tariff proposed by the VOCPT is as follows:

Cargo Handling Charges for mechanised Wagon Loading System at the Coal stack yard:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo	44.27	26.56

Note:

1. The Tariff is proposed for transportation of cargo from coal yard to wagon/ truck through conveyor system.
2. Thermal coal will not come under Coastal Cargo category.

4. The VOCPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) and Feasibility Report for the said project along with its proposal. Though the VOCPT had not initially furnished the Performance Standards, it has subsequently furnished the Performance Standards under cover of its letter dated 25 February 2015. Thereafter, the VOCPT under cover of its letter dated 27 February, 2015 has furnished its modified performance standards, as reproduced below:

"The License shall meet both the following Performance Standards:

(a). The Minimum guaranteed availability of 90% of Mechanised Loading System per month. The availability shall be calculated for the total mechanised system and,

(b). The License shall complete the loading of half a rake consisting of 30 wagons of each 66 Tonnes carrying capacity in fifty minutes.**"**

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the VOCPT proposal dated 06 February, 2015 was forwarded to the concerned users/user organisations/prospective bidders for their comments. None of the users/ user organisations and prospective bidders have furnished their comments, till the finalisation of the case.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 19 February, 2015 to furnish information/ clarifications on various points. The VOCPT vide its e-mail dated 25 February, 2015 has furnished its reply on the queries raised by us. A summary of queries raised by us and the response of the VOCPT thereon is given below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply of VOCPT
(I).	**General**:	
(i)	(a). The VOCPT has stated at page no. 11 of its proposal that the port obtained Draft Feasibility Report from the consultants in view of the timeline fixed by the Ministry of Shipping to issue Letter of Award. The VOCPT to furnish a copy of the Final Feasibility Report.	Copy of the Final Feasibility Report has been submitted to TAMP. (A copy of the Final Feasibility Report is furnished.)
	(b). The Feasibility Report attached to the proposal contains three options. In this context, the VOCPT to clarify under which option the Port's proposal falls.	Port's proposal is based on the third option furnished by the Consultant.
(ii).	As already requested by us, interalia, under cover of our letter of even number dated 11 February 2015, the VOCPT to clarify the following position:	
	(a). To explain the reason for enormous delay of around 8 months in filing the proposal before the Authority for approval of Reference Tariff.	V. O. Chidambaranar Port Trust Board accorded approval to undertake the subject project on 30.05.2014. Approval from the Ministry of Shipping was sought for the project on 21.07.2014, after receipt of board meeting confirmation. Work order for preparation of feasibility report for the subject project was issued to M/s. i – maritime consultancy pvt. ltd., Mumbai on 25.09.2014 after adhering tender formalities. Final feasibility report was received by e-mail on 03.02.2015. TAMP application has been sent on 04.02.2015.This has been informed vide this

		office letter no. MEE/ P&M /F.Mechanisation/2014/D.799, dated 20.2.2015.
	(b). To confirm the position regarding forwarding a copy of the Performance Standards to the concerned users/ organisation bodies/ prospective bidders. A copy of the letter issued by VOCPT in this regard to the concerned users/ organisation bodies/ prospective bidders to be furnished.	Performance Standards are included in the tender documents and NIT has been published on 16.02.2015 for all the projects. Tender schedule containing the Performance standards are published in the Port web site also. Copy of performance standard is enclosed. (The Performance Standard furnished by the VOCPT, is reproduced below: **"**The Licensee shall unconditionally guarantee the Licensor the minimum guaranteed availability of 90% of Mechanised Loading System per month. The availability shall be calculated for the total mechanised system. The Licensee shall complete the loading of half a rake consisting of 30 wagons of each 66 Tonnes carrying capacity in fifty minutes.**"**
(iii)	In page no. 5 of the Application filed by the VOCPT, the VOCPT at Table 1, has indicated the commodity group wise breakup of traffic handled in the last five years at VOCPT, which shows the total dry bulk cargo handled at VOCPT at 14.42 MMTPA, 14.92 MMTPA and 15.86 MMTPA during the years 2011-12 to 2013-14 respectively. However, in the Table 2 given in page no. 5, from the details of the various types of total dry bulk cargo handled at the VOCPT, it is shown that VOCPT has handled 5 MMTPA, 6.09 MMTPA and 7.21 MMTPA of dry bulk cargo during the years 2011-12 to 2013-14. The VOCPT to reconcile the difference and indicate the correct traffic of dry bulk cargo handled during the years 2011-12 to 2013-14 at VOCPT.	Quantity of cargo furnished in Table- I against Dry-bulk cargo includes the thermal coal handled at Coal jetties I & II and other berths. The Quantity of dry-bulk cargo handled in conventional berths are furnished in Table- II.
(iv).	The VOCPT to confirm that no other cargo other than coal will be stacked at the envisaged stack yard.	Lime stone also stacked near the coal stack yard. [Subsequently, the VOCPT under cover of its letter dated 02 March 2015 has interalia, stated that as the cargo proposed to be handled under this project viz. coal, coke and limestone have similar handling rate and similar stacking height, the same rate is proposed for the above cargoes under the category of dry bulk cargo. Further, it is also informed that out of the total cargo handled, 95% of cargo handled in the coal stackyard is coal.]
(v).	The area of the stack yard considered in the calculation for optimal stack yard capacity is seen to be 416412 sq. mtrs. The VOCPT to confirm that the proposed earmarking of the stack yard is in line with the Land use plan of the Port.	Allotment of area for the conveyors and equipment only are included in the proposal. Allotment of other area of stack yard is not envisaged. [Subsequently, the VOCPT under cover of its letter dated 02 March 2015, has, interalia, requested to ignore the above reply and has confirmed that the proposed earmarking of the area of the stack yard is in line with the Land use plan of the Port.]
(vi).	VOCPT to also confirm that the said stack yard area of 416412 sq. mtrs. is an additional facility over and above the Coal Stack Yard – Phase I, II and III available in VOCPT.	The area 416412 Sq. Mtrs consists of coal yard Phase-I, II, III and lime stone yard as furnished in Pg.52 of Feasibility report.
(vii)	The proposal in reference is with regard to movement of coal cargo from the yard to the wagons with the use of conveyors. In this connection, the VOCPT to explain the arrangement envisaged for handling of the said coal from the	The coal from the ship/ wharf will be transported through Port user's Trucks to the coal stack yard.

	ship upto the coal stack yard.	
(viii).	The proposal of the VOCPT is for fixation of Reference tariff for the arrangement of mechanization of loading system at the existing coal yard. However, the proposal at some other place states that evacuation system will handle dry bulk cargo. It is presumed that the proposed mechanical evacuation system is to handle coal cargo and no other dry bulk cargo. This presumption to be confirmed.	The Mechanical evacuation system will handle coal and also Lime stone. [Subsequently, the VOCPT under cover of its letter dated 02 March 2015, has, interalia, stated that as the cargo proposed to be handled under this project viz. coal, coke and limestone have similar handling rate and similar stacking height, the same rate is proposed for the above cargoes under the category of dry bulk cargo. Further, it is also informed that out of the total cargo handled, 95% of cargo handled in the coal stackyard is coal.]
(ix)	It appears from the proposal that the coal imports at Berth No. III, IV and IX will pass through the coal stack yard under reference for delivery either through railway wagons or through trucks. The port has filed yet another separate proposal vide letter no. MEE/PRM/F. Mechanization/2014/D.603 dated 4 February 2015 for mechanization of the cargo transfer from Berth No. IV to Wagon/Truck loading. When the port has filed a separate proposal for evacuation of cargo from Berth. No. IV, consideration of Cargo of Berth No. IV also in its current proposal to be clarified.	In the proposal for evacuation of cargo from IVth berth, Cargo will be evacuated through Trucks & Wagons. Hence, cargo transported through trucks will be stored at coal stack yard. In addition, Cargo transported from IXth berth through conveyors will also be stacked at the coal yard. The present proposal is for Wagon loading of the cargo from the coal stack yard.
(II).	**<u>WORKINGS OF VOCPT:</u>**	
1.	<u>Capacity</u>:	
	The VOCPT has considered yard capacity, capacity based on traffic forecast and plant capacity to determine the optimal capacity. In this context, the VOCPT to consider the following:	
(i).	Considering the area of the stack yard at 416412 sq. mtrs. with 70% utilisation, and taking into account the stacking height of 3 tonne per sq. mtr. and a turnover ratio of 12, the VOCPT has arrived at the optimal yard capacity at 7.35 MMTPA. In this regard, the VOCPT to clarify/ furnish the following:	
	(a). While fixing upfront tariff for a coal terminal at Visakhapatnam Port Trust (VPT) a stack height of 6 tonnes per Sq. metre was considered as against the norm of 3 tonnes per Sq. metre prescribed in the guidelines. The VOCPT also to review the yard capacity by considering a stack height of 6 tonnes per Sq. metre.	Optimal capacity of 3.32 MTPA considered in the cost statement for fixation of Tariff for Mechanisation of Loading system at the existing coal yard is the lowest one of Mechanical system capacity, Yard capacity and Traffic forecast. Hence, though considering 6Tper.sq.mtr, the lowest one is traffic forecast quantity only. By considering 6 tonnes per Sq. metre stack height, optimal capacity will be 14.69 MTPA, which will be higher than the considered Optimal capacity of 3.32 MTPA and 3.68 MTPA of plant capacity. Authority may take a decision in this regard.
	(b). The actual turnover ratio in respect of coal achieved at the stack yard of VOCPT during the years 2011-12 to 2013-14 may be furnished.	Separate data for the proposed coal yard is not available.
	(c). The VOCPT has determined the optimal capacity of the stack yard at 7.35 MMTPA. However, taking into account the traffic forecast of coal at 6.64 MMTPA, the VOCPT is seen to have considered the said traffic forecast of coal at 6.64 MMTPA as base in its workings and has considered 50% of 6.64 MMPTA for evacuation	By considering 6 tonnes per Sq. metre stack height as suggested by TAMP, the optimal capacity of the stack yard will be 14.69 MTPA. 50% of the capacity, i.e., 7.35 MTPA. Optimal capacity of the plant is 3.68 MTPA. Optimal capacity based on the traffic forecast is 3.32 MTPA.

	by railway wagons. In this regard, it is relevant to mention here that the proposal filed by VOCPT is for fixation of Reference tariff. In the circumstances, and following 2008 tariff guidelines followed by the Authority in fixation of Reference tariff at the major port trusts including VOCPT in the past based on the optimal capacity of the facility, the VOCPT to review its proposal based on the optimal capacity of the stack yard instead of considering the forecasted traffic of coal as base.	The lowest among the above three is taken as optimal capacity.
(ii)	The assumption of considering 50% of the forecasted traffic of coal to pass through railway wagons and balance 50% to pass through trucks to be justified with reference to actual data pertaining to handling of coal at VOCPT during the years 2011-12 to 2013-14.	50% cargo through wagon was considered based on the Feasibility report.
(iii).	The VOCPT to clarify as to why the evacuation pattern of 50% through railway wagons cannot be applied on the optimal stack yard capacity for determination of reference tariff instead of assessing the capacity based on traffic estimates.	As in (i)-c
(iv).	(a). The VOCPT is seen to have calculated the plant capacity by taking into account the deployment of 5 nos. of 20T truck, each undertaking 6 trips in 24 hours and 365 days at 70% utilization. In this regard, the VOCPT to modify the plant capacity based on the yard capacity to be modified as required at point no. (i)(c) above.	As in (i)-c
	(b). The basis for consideration of values for each parameter for assessment of plant capacity to be furnished.	1. 20T is the rated capacity of the truck. 2. To achieve the capacity of Wagon loading Silo, the no of trips and number of truck requirements were considered.
(v).	From the workings of calculation of optimal capacity, it is seen that the VOCPT has pegged its capacity to the plant capacity, even though the yard capacity is seen to be higher. Considering the position that the traffic of coal would not be a constraint and since the stack yard has the capacity to stack more of coal, it may be appropriate to deploy a higher number of fleet of equipment so as to enable the optimum utilization of the stack yard. The VOCPT to modify its proposal in line with the above observation.	As per the Feasibility report and volume of cargo traffic expected to be passed through the coal stack yard, 05 number of Trucks are considered in the system.
2.	Capital Cost:	
(i).	The Project cost of ₹22.75 crores estimated by the VOCPT is "approximate". The VOCPT to note that the correct estimation of project cost and optimum capacity are crucial for viability and success of a BOT project. The port, therefore, to avoid approximation in estimation of capital cost of the project and furnish correct estimate of project cost.	The corrected revised estimate cost is ₹19.55 Crores only excluding PMC and IDC Cost.
(ii).	As already requested by us, *interalia*, under cover of our letter of even number dated 11 February 2015, the VOCPT to furnish equipment wise cost of each of the equipment proposed to be utilised.	The detailed equipment wise cost is available in the Feasibility Report. The same is furnished. (The details of the Capital Cost is given below: **(A). Civil Works** — ₹ in lakhs - Conveyor Supporting Bed — 7.00 - Conveyor (including Foundation) — 271.00 - Retaining wall (including excavation) — 100.00 **(A)** — **378.00**

		(B). Mechanical Works
		- Covered Belt Conveyor (Capacity 2500 TPH) (420 metres) — 96.00
		- Hoppers (5 nos.) — 175.00
		- Silo for Rail Loading (1500 MT) (1 no.) — 450.00
		- Front End Loaders (5 nos.) — 500.00
		- Trucks (20 T) (5 nos.) — 125.00
		- Miscellaneous items (Magnets, Metal Detectors, Belt Feeders, Belt Scales, Head Pulleys) — 61.00
		- Spares — 15.00
		(B) — 1422.00
		(C). Electrical Works
		- Power Distribution System — 25.00
		- Control & Automation — 25.00
		- Lighting System — 10.00
		- Communication system — 2.00
		(C) — 62.00
		(D). Miscellaneous (5% of A + B + C) — 93.10
		TOTAL CAPITAL COST (A + B + C + D) — 1955.10
(iii).	Similarly, as already requested by us, *interalia*, under cover of our letter of even number dated 11 February 2015, the VOCPT to furnish the documentary evidence in support of the cost of each of the equipment considered in the calculation.	It is ascertained from the consultant that the cost of all the equipment were taken verbally from the reputed manufacturers of the individual equipment.
(iv).	The VOCPT to furnish an analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used to evacuate the cargo, to show that given the productivity of each type of the equipment, the numbers of different equipment commensurate with the optimal capacity of coal envisaged to be evacuated from the stack yard. While doing so, the VOCPT to take into account the revision in the optimal capacity of the facility to be effected by VOCPT, for the reasons brought out earlier.	The proposed Silo of capacity 1500 tonnes would be filled prior to the arrival of the rack. The existing siding at the coal yard can accommodate only the half rake in 25 minutes at a rate of one wagon (60Tonnes) per minute. Till that time, the conveyor will keep on filling the silo at the rate of 2000 TPH.
3.	<u>Operating Costs:</u>	
(i).	The VOCPT is seen to have considered the power consumption at 1.4 units per tonne, based on the norm prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a coal terminal. In this regard, it is relevant to mention here that the power consumption of 1.4 units per tonne is for operation of a full-fledged mechanized coal terminal undertaking the entire operation of unloading of coal from ship, storage at yard and for loading onto wagons/ trucks. In the case in reference, the scope of work is restricted to conveying the cargo from the users plot in the coal stack yard to the apron area, transfer the cargo from apron area to the fixed wagon loading side through the conveyors for loading into the Railway wagons. In view of the above position, the VOCPT to clarify/ furnish the following:	

	(a). Considering the power consumption of 1.4 units per tonne to be justified.	The power consumption is estimated as 500 KVA. Power cost is calculated @ `8/- per unit and the working is enclosed. (From the copy of the Electricity Bill pertaining to December 2014, by taking into account the total amount as reflected in the Electricity Bill as well as taking into account the no. of units consumed, the per unit of electricity is seen to be about ` 10.41, which has been considered by the VOCPT in its calculations.)
	(b). The VOCPT may reassess the power consumption taking into account the actuals involved and the power consumption so considered may be validated with documentary evidence.	Re-assessed as (i)a of above.
(ii).	Please furnish documentary evidence in support of the cost of per unit of electricity considered at ` 8/- in the calculations.	Furnished.
(iii)	The basis for considering:	
	(a). The fuel consumption at 20 litres per hour in respect of Front end Loaders	As per the actual consumption of Front End Loaders ascertained from the Port users.
	(b). The fuel consumption at 5 litres per hour in respect of Trucks.	As per the Feasibility Report. (The Feasibility Report furnished by the VOCPT for the proposal in reference does not reflect the fuel consumption in respect of the Trucks. The Feasibility Report in respect of the other case relating to VOCPT being disposed simultaneously, reflects the fuel consumption at 2.4 litres per hour. In this connection, the VOPCT has also vide its letter dated 02 March 2015 has requested to consider the fuel consumption for truck at the rate of 2.4 Ltr per hour as considered in another proposal of Mechanisation of berth No. III/IV based on the Feasibility Report.)
	(c). The fuel consumption at 5 litres per hour in respect of Hoppers.	As per the Feasibility Report
(iv).	(a) In computation of plant capacity, the VOCPT has envisaged that the trucks will undertake trips for 6132 hours (24x365x0.7) per annum. That being so, the reason for considering only 4000 hours for estimation of fuel cost for trucks to be furnished.	4000 Hrs is taken as per TAMP Guidelines.
	(b). 2008 Guidelines prescribed a norm of 4000 hours of working in a year for estimation of fuel cost for equipment for a multipurpose berth. However, 6132 hours of working are considered for a full-fledged berth and the norms of 4000 hours of working is considered for standalone equipment. Further, the VOCPT has considered 6132 hours of working for stack yard capacity working. The VOCPT to review 4000 hours of working considered for fuel estimation for front end loaders and Hoppers.	4000 Hrs is taken as per TAMP Guidelines.
(v).	Please confirm whether the rate of depreciation considered at 6.33% on the Mechanical Equipment is as per the provisions of the Companies Act, 2013. The VOCPT also to give reference to the requisite prescription contained in the companies Act, 2013 indicating the said rate of depreciation.	Furnished. (The VOCPT has furnished an extract of the Depreciation Rate Chart as per Part 'C' of Schedule II of the Companies Act, 2013, which reflects a depreciation rate of 6.33% as per Straight Line Method (SLM) in respect of Plant & Machinery other than continuous process plant not covered under specific.)
(vi).	(a). The licence fee is leviable on the land. The rationale behind estimating levy of licence fee on Plant, Trucks and Front end loaders to be	The licensee requires area for parking Front end loaders and trucks in addition to the area required for commissioning of the plant. Hence, lease rent as per

	explained.	VOCPT- Land policy is considered.
	(b). The nature of parameters and basis thereof considered for estimation of license fee for plant, trucks and front end loaders may be furnished.	The dimensions of area to be allotted for plant & equipment along with working is furnished in the application.
4.	Scale of Rates:	
(i).	The stack yard would be utilized to handle coal. The VOCPT is also seen to have adopted the norms as applicable to a coal terminal to arrive at per tonne handling rate. In view of the above position, the reason for prescribing the description in the Scale of Rates for handling charges as "Dry Bulk Cargo" instead of "Coal" may be explained.	Dry bulk cargo means coal, coke and lime stone and this may be included in the Commodity column. [Subsequently, the VOCPT under cover of its letter dated 02 March 2015, has, interalia, stated that as the cargo proposed to be handled under this project viz. coal, coke and limestone have similar handling rate and similar stacking height, the same rate is proposed for the above cargoes under the category of dry bulk cargo. Further, it is also informed that out of the total cargo handled, 95% of cargo handled in the coal stackyard is coal.]
(ii).	A general note governing application of Wholesale Price Index (WPI) based indexation factor may also be prescribed in the proposed draft Scale of Rates.	The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.- This may be incorporated in the Scale of Rates.
(iii).	As per Government Policy, vide Order no. TAMP/4/2004- Genl. dated 07 January 2005, concessional rates in-case of cargo related charges are applicable for ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard. The proposal for prescription of concessional rate to transport coal beyond the stack yard may be reviewed in light of the coastal concession policy of the Government.	Coastal rates may please be deleted.
5.	Performance Standards:	
	As already requested under cover of our letter of even number dated 11 February 2015, the VOCPT is again requested to furnish the Performance Standards, pertaining to levy of the handling charges.	Copy of the performance Standard has been furnished.

7. A joint hearing on the case in reference was held on 20 February 2015 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ organization bodies and Prospective bidders have made their submissions.

8.1. In continuation of the reply furnished by VOCPT vide its letter dated 25 February 2015, the VOCPT under cover of its letter dated 27 February 2015 has furnished a revised cost statement. It has also furnished additional submissions, the summary of which is as given below:

(i). The optimal capacity is revised among the least one of the yard capacity and capacity of the mechanised system. Hence, the mechanised system capacity viz., 3.68 MTPA is considered as optimal capacity.

(ii). The capital cost is also revised excluding the cost of IDC and Project Management cost and the revised capital cost considered is ₹ 19.55 crores.

(iii). The revised final Feasibility Report has been circulated among the Port Users and copy of the same also submitted to the Authority for consideration.

(iv). Power cost is revised with reference to actual power requirement for the Project and power cost works out to ₹317.89 lakhs and the same is suitably incorporated in the tariff workings.

(a). the working hours viz. 6,132 hours is considered for fuel cost with respect to actual working hours of the Mechanised System (365 days x 0.70 x 24 hours =6,132 hours)

(b). as the type of Hoppers proposed in the System does not require any fuel, the fuel cost considered earlier is removed in the revised working.

(v). The Performance Standards stipulated earlier by the Port, may please be modified as follows:

The License shall meet both the following Performance Standards:

(a). The Minimum guaranteed availability of 90% of Mechanised Loading System per month. The availability shall be calculated for the total mechanised system and

(b). The License shall complete the loading of half a rake consisting of 30 wagons of each 66 Tonnes carrying capacity in fifty minutes

(c). The Lease rent is considered for the ground level pit area and way leave charges is considered for the area to be occupied by the conveyor (525 x 4.50 sqm = 2,363 sqm).

8.2. Based on the above position, the VOCPT has furnished a revised cost statement. A comparative position between the original proposal as furnished by the VOCPT vide its letter dated 06 February 2015 as well as the revised proposal furnished under cover of its letter dated 27 February 2015 is tabulated below:

(` In Lakhs)

Cost statement for fixation of Tariff for Mechanisation of loading system at the existing coal yard.					
S. No.	**Particulars**	**As per VOCPT proposal dated 06.02.2015**		**As per VOCPT revised proposal dated 27.02.2015**	
		Workings	**Estimates**	**Workings**	**Estimates**
I	**Optimal Capacity**				
	Capacity of the Yard Area as per Feasibility Report		4,16,412 sqm		4,16,412 sqm
(a)	0.70 x 4,16,412x0.70 x 3 T/sq.mtr. x 12 (Turn over Ratio) (As per Guidelines) * 50% of cargo considered for wagon loading	73,45,508	7.35 MT	73,45,508	7.35 MT
(b)	Assuming 50% of the cargo moved by Rail out of Forecast 6.64 MT		3.32 MT		
(c)	Plant capacity (20T per trip x 6 trips per hour x 24 hrs x 5 Trucks x 0.70)		3.68 MT	3,679,200	3.68 MT
Hence, the Capacity is restricted to (b) which is the least			**3.32**	3.68 MT	**3.68**
II	**Capital Cost of the project (₹Lakhs)**		**2275.20**		**1955.00**
III	**Operating cost**				
1	**Electricity Cost: Power required for conveyor, Silo etc.,= 1.4 Unit/ Ton as per TAMP Guidelines- 2008**	3320000*1.4* ₹ 8/- per unit	371.84	3679200*0.83 * ₹10.41 per unit	317.89
2	**Fuel cost:**				
2(a)	Fuel cost for Front end loaders :	4000 Hrs*20 ltrs/Hr* ₹50.48*5Nos	201.92	6132 Hrs*20 ltrs/Hr* ₹50.48*5Nos	309.54
2(b)	Fuel cost for Trucks:	4000Hrs*5Ltr/Hr*₹50.48*5Nos	50.48	6132Hrs*5Ltr/Hr*₹50.48*5Nos	77.39
3	Repairs & Maintenance cost	4000Hrs*5Ltr/Hr*₹50.48* 5 Nos	50.48		
3(a)	1 % on total cost of civil works	₹ 378 * 1%	3.78	₹ 378 * 1%	3.78
3(b)	7 % on total cost of Mech & Elect works	₹ 1484 * 7%	103.88	₹ 1484 * 7%	103.88
4	Insurance	₹ 2275 * 1%	22.75	₹ 1955 * 1%	19.55
5	Depreciation (As per norms prescribed in Companies Act)				

	6.33 % on total cost of Mech & Elect works	₹1484.00*6.33%	93.94	₹1484*6.33%	93.94
6	Rent (License Fee)				
(a)	Plant	(525*50) Sq.Mtr * ₹348.68	91.53		
	For the area of ground level – Pit (Lease Rent)	-	-	(50*50) Sq.Mtr * ₹348.68	8.72
	For the conveyor area – way leave charges	-	-	(525*4.5) Sq.Mtr *₹ 1.42 per sqm per annum	0.03
(b)	Trucks and Front end loaders	(12*3*5)+ (12*3*5) Sq.Mtr * ₹ 348.68	1.26	(12*3*5)+(12*3*5) Sq.Mtr *₹ 348.68	1.26
7	Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value	113.76	5% of Gross fixed Asset Value	97.75
	Total (1) to (7)				**1,033.73**
IV	**ROCE**	16% on capital cost	**364.03**	16% on capital cost	**312.80**
V	**Annual Revenue Requirement**		**1,469.64**		**1,346.53**
VI	**Proposed rate per Shift**				
VII	**Proposed rate per tonne (Foreign Revenue Requirement (in. ₹) / Capacity (in tonnes) ***	**Foreign**	**44.27**	**Foreign**	**36.60**
		Coastal	**26.56**	**Coastal**	**21.96**

9. In continuation of the reply furnished by VOCPT vide its earlier letter dated 27 February 2015, the Port has vide its letter dated 02 March 2015 made the following additional submissions:

(i) As the cargo proposed to be handled under this project viz. coal, coke and limestone are having the similar handling rate and similar stacking height, the same rate is proposed for the above cargoes under the category of dry bulk cargo. Further, it is also informed that out of the total cargo handled, 95% of cargo handled in the coal stackyard is coal.

(ii) Further, the reply in respect of Sl. No. (I) (v) already furnished by the Port vide letter of even number dated 25 February may please be ignored. In this connection, it is confirmed that the proposed earmarking of the area of the stackyard is in line with the Land use plan of the Port.

(iii) It is also informed that in the proposal submitted for the above project, the depreciation for the civil structure involved is left out. The Authority may consider the relevant depreciation at the rate of 3.17% as per Companies Act, 2013.

(iv) The Authority may please consider the fuel consumption for truck at the rate of 2.4 Ltr per hour as considered in another proposal of Mechanisation of berth No. III/IV based on the Feasibility Report.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

11. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i) According to V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT), the industrial coal coming at the port is currently being stacked in the coal yard by the various port users in their respective allotted slots and further transported to the end users through wagon/ trucks as and when required. The current system of moving the cargo by trucks from the coal yard to VOC Wharf for loading in the wagons placed on the wharf line, is reported to be time consuming and resulting in slow evacuation of cargo from the coal stack yard and also leading to ineffective utilization of the total stack yard area. Thus, in order to mitigate the poor evacuation rate and to increase cargo turnaround of the stack yard and to reduce pollution, the VOCPT has proposed to install a suitable mechanised handling system at the coal stack

yard. In the proposed system, the cargo from the users plot in the coal stock yard would be transported to the apron area through front end loaders and trucks. Then, the cargo will be transferred to the fixed wagon loading silo installed near the apron area through conveyors and through the silo the cargo will be loaded into the Railway wagons. Thus, the VOCPT has come up with a proposal in reference for fixation of Reference tariff for transportation of cargo from the coal yard to wagon/ truck through conveyor system.

(ii) Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. As stated earlier, proposal in reference for fixation of Reference tariff for transportation of cargo from the coal yard to wagon/ truck through conveyor system. Though upfront tariff is available for handling of various types of dry bulk cargo for the entire movement of cargo from ship to yard and yard to truck/ wagon, no upfront tariff is available for mechanisation of the truncated movement of cargo from yard to wagon. That being so, the proposal is seen to have been filed by the VOCPT under 2013 guidelines by following the principles of 2008 guidelines. The proposal of VOCPT is seen to have the approval of its Board of Trustees.

(iii) The proposal of the VOCPT is for fixation of Reference tariff for the arrangement of mechanization of loading system at the existing coal yard. The cargo proposed to be handled under this project are coal, coke and limestone, of which 95% of cargo handled would be coal. Based on this position, the VOCPT is seen to have considered the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a coal terminal, as base to arrive at the handling charges. The VOCPT has also confirmed that the other cargo like coke and limestone have similar handling rate and similar stacking height. Based on the submission made by the VOCPT, the approach adopted by VOCPT to consider the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a coal terminal, as base to arrive at the handling charges, is taken into account.

(iv) The VOCPT has filed its proposal on 06 February 2015. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case, the VOCPT under cover of its letter dated 25 and 27 February 2015 has updated its proposal. The updation is seen to be with reference to reduction in capital costs (to the extent of exclusion of costs pertaining to IDC and PMC) and the resultant change in some items of operating cost as well as change in the power cost and fuel cost forming part of the operating cost. The updated proposal of the VOCPT along with the information/ clarification furnished by VOCPT during the processing of the case in reference is considered in this analysis.

(v) Optimal Capacity:

(a) Yard Capacity:

(i) Considering the area of the stack yard at 416412 sq. mtrs. with 70% utilisation, and taking into account the stack height of 3 tonne per sq. mtr. and a turnover ratio of 12, the VOCPT has arrived at the optimal yard capacity at 7.35 MMTPA. Thereafter, considering the position that only 50% of the stacked cargo would move by rail, the yard capacity has been assessed at 50% of 7.35 MMTPA.

(ii) The earmarking of the area of the stack yard at 416412 sq. mtrs is reported to be in line with the Land use plan of the Port. Out of the said area of the stackyard, the VOCPT is seen to have taken into account 70% of the area as available for stacking, in line with the norm contained in the upfront guidelines for coal terminal for calculation of yard capacity.

(iii) The stack height of 3 tonne per sq. mtr. as considered by the VOCPT is as per the upfront tariff fixation guidelines for coal terminal. In this connection, it is to state that in fixing upfront tariff for the coal terminal at Visakhapatnam Port Trust (VPT) a stack height of 6 tonnes per Sq. metre has been considered as against the norm of 3 tonnes per Sq. metre prescribed in the guidelines. In this regard, it has to be recognized that in the stackyard of the case in reference, limestone and coke are also envisaged to be stacked and handled along with coal. In view of this position, the VOCPT appears to have considered a stack height of 3 tonne per sq. mtr., which is relied upon in the analysis. Even if stacking height of 6 tonnes per sq.mtr. is considered, the plant capacity in terms of transportation of cargo to wagon loading

silo as well as 50% of yard capacity is the limiting factor as can be noted from succeeding paragraphs.

(iv) The Turnover ratio of 12 considered by VOCPT is seen to be as per the upfront tariff fixation guidelines for coal terminal and hence considered in the analysis.

(v) Based on the formula prescribed in the upfront tariff fixation guidelines for coal terminal and taking into account the various parameters as furnished by the VOCPT as discussed above, the yard capacity at 70% utilization works out to 7345508 tonnes per annum, as assessed by the Port.

(vi) Thereafter, considering the position that 50% of the yard capacity would pass through railway wagons, the optimal capacity works out to 3672754 tonnes. The position about 50% of the cargo would pass through railway wagons is reported to be based on the Feasibility Report, which is relied upon.

There appears to be an arithmetical error in the calculation furnished by the VOCPT, which has been rectified. Therefore, 50% of the yard capacity which would pass through railway wagons works out to 3.67 MMTPA instead of 3.32 MMTPA as assessed by the VOCPT.

(b) Plant Capacity:

The VOCPT is seen to have calculated the plant capacity by taking into account the deployment of 5 nos. of 20T truck (based on the Feasibility Report), each undertaking 6 trips in 24 hours and 365 days at 70% utilization. Based on these parameters, the VOCPT has arrived at the plant capacity at 3.68 MMTPA. The Plant Capacity determined by the VOCPT is seen to be in tandem with the derived yard capacity.

(c) Thus, the 50% yard capacity, being lower among the two viz., full Yard capacity and Plant Capacity, at 3672754 tonnes per annum is considered as the optimal capacity of the mechanisation system.

(vi) Capital Cost:

(a) The capital cost as estimated by the VOCPT in its revised proposal is ₹19.55 crores of which, ₹3.78 crores is towards civil works, ₹14.22 crores towards Mechanical Equipment, ₹0.62 crores towards Electrical works and ₹0.93 crores towards Miscellaneous capital costs.

(b) Civil Costs:

The upfront tariff guidelines require consideration of the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. In this regard, the VOCPT has estimated the civil costs relating to the proposed facility at ₹3.78 crores. This estimated cost pertains to the cost of Conveyor Supporting Bed, Conveyor (including Foundation) and Retaining wall (including excavation). The civil costs as reported by the VOCPT is seen to be as per the Feasibility Report and thus, relied upon in the analysis.

(c) Equipment/ Mechanical cost:

(i) The estimated Equipment cost to the tune of ₹14.22 crores pertains to the cost of 420 metres length Covered Belt Conveyor of Capacity of 2500 TPH, 5 Nos. of Hoppers, 1 no. of Silo for Rail Loading of 1500 MT, 5 Nos. of Front End Loaders, 5 nos. of 20 tonne Trucks, cost of items like Magnets, Metal Detectors, Belt Feeders, Belt Scales, Head Pulleys and cost of Spares.

(ii) The Feasibility Report furnished by VOCPT states that as the objective of the facility is to enable faster evacuation of cargo through rail, the proposed Silo of capacity 1500 tonnes would be filled prior to the arrival of the rake. Also, the existing siding at the coal yard can accommodate only the half rake due to its restricted length. So, the Silo can discharge 1500 tonnes of cargo to the half rake in 25 minutes at a rate of one wagon (60 Tonnes) per minute. Till that time, the

conveyor will keep on filling the silo at the rate of 2000 TPH. After completion of loading operation to the first half of the rake, it is assumed that it would require approximately 30 minutes for the second rake to take its position on the existing siding. Hence, the time taken by the shunting of the rake would be utilized for filing the silo. Based on the above position, it appears that the productivity and the numbers/ capacity of each type of the equipment may commensurate with the optimal capacity of dry bulk cargo envisaged to be evacuated from the stack yard.

(iii) Based on the above position and since the number of equipment considered by the port is as per the Feasibility Report and also since none of the users/ prospective bidders have raised any objection with regard to the number of each and every equipment, the number/ capacity of each equipment as proposed by the port is relied upon in the analysis.

(iv) Though no documentary evidence in support of the base rate of each of the equipment is furnished despite a request made to the VOCPT, the estimated cost of each of the equipment is based on the position ascertained from the reputed manufacturers of the individual equipment. Since the cost of each equipment considered by the port is as per the Feasibility Report and also since none of the users/ prospective bidders have raised any objection with regard to the cost of equipment, the cost of each equipment as estimated by the port is relied upon in the analysis.

(d) Electrical costs:

The electrical costs at ₹0.62 crores pertains to cost of Power Distribution System, Control & Automation, Lighting System and Communication system. The said estimates are seen to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.

(e. Miscellaneous costs:

The Miscellaneous capital costs have been estimated at 5% of the total civil, equipment and electrical costs as discussed earlier, which is seen to be as per the upfront guidelines and hence relied upon in the analysis.

(f. Thus, the aggregate capital cost for the facility as estimated by the Port at ₹19.55 crores is relied upon in this analysis.

(vii. The VOCPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.

(viii. Operating cost:

(a) Power cost:

The Power cost has been calculated for the optimal capacity based on the power consumption at 0.83 units per tonne at the rate of ₹10.41 per unit.

Based on the position that the norm for the power consumption at 1.4 units per tonne under 2008 Guidelines for operation of a full-fledged mechanized coal terminal for undertaking the entire operation of unloading of coal from ship, storage at yard and for loading onto wagons/ trucks, the consideration of the power consumption at 0.83 units per tonne by VOCPT for the truncated operation involved in movement of cargo from yard to wagon, appears to be reasonable. The VOCPT has also stated that the power cost is based on the actual power requirement for the project. The estimation with regard to the power consumption per tonne as furnished by the port is considered in the analysis.

The rate of ₹10.41 for per unit of power is validated by the VOCPT with a documentary evidence and hence considered in the analysis.

(b) Fuel cost:

(i) The fuel cost has been estimated in respect of front end loaders and trucks for a period of 6132 hours of operation and at the rate of ₹50.48 per litre.

(ii) In respect of front end loaders, fuel consumption has been considered at 20 litres per hour reportedly based on the actual consumption of Front End Loaders ascertained from the Port users. This position is relied upon.

(iii) In respect of trucks, though the VOCPT had considered the fuel consumption at 5 litres per hour, it has subsequently requested to consider the fuel consumption in respect of trucks at 2.4 litres per hour as considered in the Feasibility Report pertaining to another proposal of VOCPT relating to Mechanisation of berth No. III/IV. Accordingly, the fuel consumption in respect of trucks is considered at 2.4 litres per hour.

(iv) The rate of fuel at ₹50.48 per litre is validated based on a documentary evidence and hence considered in the analysis.

(c) Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by VOCPT at 1% on the civil cost and 7% on mechanical equipment and electrical equipment cost, which are in line with the norms prescribed in the guidelines of 2008. In addition, Repairs and maintenance cost is also considered on the component of civil cost as well as Mechanical and Electrical costs forming part of the Miscellaneous Capital costs in our analysis.

(d) Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, which are in line with the norms prescribed in the guidelines.

(e) (i) Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VOCPT has calculated depreciation @ 6.33% on mechanical and electrical cost. The VOCPT has furnished relevant extract of the Companies Act, 2013, in support of the rate considered.

(ii) The VOCPT is not seen to have considered deprecation on civil assets in its revised cost statement. Subsequently, the VOCPT has made a request to consider depreciation at 3.17% on civil assets based on the rates prescribed in the Companies Act, 2013. The rate of depreciation at 3.17% is seen to be based on the extract of the Companies Act, 2013, furnished by the port and hence considered in the analysis.

(iii) In addition, depreciation cost is also calculated on other assets duly considering the rate in proportion to the component of civil and equipment cost forming part of the Miscellaneous Capital costs in our analysis.

(f) (i) The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

(ii) Licence fee has been estimated by the port in respect of Area of ground level Pit of 50 * 50 sq.mtr., Conveyor area of 525 * 4.5 sq.mtr. and in respect of the area to be occupied by 5 nos. of each of Trucks and Front end loaders with a dimension of 12* 3 sq.mtr.

(iii) In respect of Area of ground level Pit and in respect of the area to be occupied by 5 Nos. of each of Trucks and Front end loaders, the VOCPT has adopted the rate of licence fee at ₹348.68 per sq. mtr., which is seen to be as per the prevailing Scale of Rates.

(iv) In respect of Conveyor area, the VOCPT has adopted the rate of way leave charges at ₹1.42 per sq. mtr, which is also seen to be as per the prevailing Scale of Rates.

(g) The total operating cost based on the above analysis works out to ₹1015.60 lakhs as against ₹1033.73 lakhs estimated by the VOCPT.

(ix) The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VOCPT is modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

(x) (a) The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹ 1328.41 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹1015.60 lakhs) and 16% return on capital cost (₹312.81 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at ₹1346.55 lakhs.

(b) The VOCPT has envisaged recovery of the entire assessed ARR from the optimal capacity of the facility. Accordingly, considering the updated ARR at ₹1328.41 lakhs and the optimal capacity of the facility at 3672754 tonnes, the rate works out to ₹36.17 per tonne.

(c) Based on the position conveyed by the VOCPT that cargo like coke, limestone and coal have similar handling rates, a common rate is being prescribed for transportation of all types of cargo i.e. coke, limestone and coal from the coal yard to wagon/ truck through conveyor system, in line with the approach proposed by the VOCPT. Further, the VOCPT is of the view that the entire cargo handled would be only foreign cargo. Nevertheless, coastal rate has been prescribed at 60% of the foreign rate, as proposed by the port.

(xi) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November, 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September, 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November, 2014 has, interalia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

'"*Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.*'

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

(xii) The VOCPT has proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI to be considered for such indexation. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2015, as proposed by the Port. Thus, the note in this regard as proposed by the Port is incorporated in the reference tariff Schedule.

(xiii) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard. As brought out earlier, as per the Performance Standard Schedule proposed by the Port, the licensee shall meet both the Performance Standards i.e. the Minimum guaranteed availability of 90% of the Mechanised Loading System per month as well as completing the loading of half a rake consisting of 30 wagons of each 66 tonnes carrying capacity in fifty minutes. The Performance Standards as proposed by the Port are prescribed.

(xiv) The general note that the users will not be required to pay charges for delay beyond a reasonable level attributable to the operator is incorporated in the SOR.

12.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex – II** and **Annex - III** respectively.

12.2. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for Mechanization of Loading System at the Existing Coal Yard on License Basis in VOCPT and notify it along with the Performance Standards.

13.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement in respect of PPP Project.

13.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

13.3. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

13.4. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

13.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

13.6. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

13.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

13.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

13.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

13.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

13.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

13.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

13.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

13.14. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/Licence agreement.

13.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VOCPT. If any action is to be taken against the operator, the VOCPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/2015(21)]

Annex-I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR MECHANISATION OF LOADING SYSTEM AT THE EXISTING COAL YARD AT AT V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST

(Rs. In Lakhs)

S.No	Particulars	Estimates furnished by VOCPT in its revised proposal dated 27.02.2015	Estimates as moderated by TAMP
I	OPTIMAL CAPACITY		
(i).	Yard Capacity:		
	- Area of the yard (A) (in sq. metres)	416412	416412
	- Percentage of total are used for stacking (P)	70%	70%
	- Quantity stacked (Q) (tonnes/ sq. metres)	3	3
	- Turnover Ratio (T)	12	12
	- Capacity (A x P x Q x T x 70%) (in metric tonnes)	7345508	7345508
	- Percentage of cargo moving through Rail	50%	50%
	- Relevant Capacity (in metric tonnes)	3320000	3672754
	- Relevant Capacity (in million metric tonnes)	3.32	3.67
(ii).	Plant capacity		
	- Capacity of truck (C) (in tonnes)	20	20
	- No. of trips in an hour (T)	6	6
	- No. of hours in a day (H)	24	24
	- No. of days per annum (D)	365	365
	- No. of trucks (S)	5	5
	- Capacity (C x T x H x D x S x 0.7) (in metric tonnes)	3679200	3679200
	- Capacity (in million metric tonnes)	3.68	3.68
	OPTIMAL CAPACITY (in MMTPA)	3.68	3.67
II	CAPITAL COST		
	(A). Civil Works		
	- Conveyor Supporting Bed	7.00	7.00
	- Conveyor (including Foundation)	271.00	271.00

	- Retaining wall (including excavation)	100.00	100.00
	(A)	378.00	378.00
	(B). Mechanical Works		
	- Covered Belt Conveyor (Capacity 2500 TPH) (420 metres)	96.00	96.00
	- Hoppers (5 nos.)	175.00	175.00
	- Silo for Rail Loading (1500 MT) (1 no.)	450.00	450.00
	- Front End Loaders (5 nos.)	500.00	500.00
	- Trucks (20 T) (5 nos.)	125.00	125.00
	- Miscellaneous items (Magnets, Metal Detectors, Belt Feeders, Belt Scales, Head Pulleys)	61.00	61.00
	- Spares	15.00	15.00
	(B)	1422.00	1422.00
	(C). Electrical Works		
	- Power Distribution System	25.00	25.00
	- Control & Automation	25.00	25.00
	- Lighting System	10.00	10.00
	- Communication system	2.00	2.00
	(C)	62.00	62.00
	(D). Miscellaneous (5% of A + B + C)	93.10	93.10
	TOTAL CAPITAL COST (A + B + C + D)	1955.10	1955.10

S.No	Particulars	Estimates furnished by VOCPT in its revised proposal dated 27.02.2015	Estimates as moderated by TAMP
III	OPERATING COST:		
(i).	Power Cost	317.89	317.34
	(VOCPT - 3679200 tonnes * 0.83 unit per tonne * Rs. 10.41 per Unit) (TAMP - 3672754 tonnes * 0.83 unit per tonne * Rs. 10.41 per Unit)		
(ii).	Fuel cost:		
(a).	- Front end loaders	309.54	309.54
	(VOCPT - 6132 Hrs * 20 ltrs per Hr * Rs.50.48 per litre * 5 Loaders) (TAMP - 6132 Hrs * 20 ltrs per Hr * Rs.50.48 per litre * 5 Loaders)		
(b).	- Trucks	77.39	37.15
	(VOCPT - 6132 Hrs * 5 Ltrs per Hr * Rs.50.48 per litres * 5 Trucks) (TAMP - 6132 Hrs * 2.4 Ltrs per Hr * Rs.50.48 per litres * 5 Trucks)		
(iii).	Repairs & Maintenance cost		
(a).	Civil works	3.78	3.97
	(VOCPT - 1% on Civil Costs (TAMP - 1% on Civil Costs incl. the component of civil costs in Other Capital costs)		
(b).	Mech & Elect works	103.88	109.07
	(VOCPT - 7% on Mechanical & Electrical Costs) (TAMP - 7% on Mechanical & Electrical Costs incl. the component of Mechanical & Electrical costs in Other Capital costs)		
(iv).	Insurance	19.55	19.55
	(VOCPT - 1% on Capital Costs) (TAMP - 1% on Capital Costs)		
(v).	Depreciation:		
(a).	Mech & Elect works	93.94	98.63
	(VOCPT - 6.33% on Mechanical & Electrical Costs) (TAMP - 6.33% on Mechanical & Electrical Costs incl. the component of Mechanical & Electrical costs in Other Capital costs)		
(b).	Civil Assets	0.00	12.58
	(VOCPT - NIL) (TAMP - 3.17% on Civil Costs incl. the component of civil costs in Other Capital costs)		
(vi).	Rent (License Fee)		
(a).	Area of ground level (Pit)	8.72	8.72
	[VOCPT - (50 * 50) sq.mtr. * Rs.348.68 per sq. mtr] [TAMP - (50 * 50) sq.mtr. * Rs.348.68 per sq. mtr]		
(b).	Conveyor area	0.03	0.03

	[VOCPT - (525 * 4.5) sq.mtr. * Rs.1.42 per sq. mtr per annum] [TAMP - (525 * 4.5) sq.mtr. * Rs.1.42 per sq. mtr per annum]		
(c).	Trucks and Front end loaders	1.26	1.26
	[VOCPT - (12 * 3 * 5) + (12 * 3 * 5) sq.mtr. * Rs. 348.68 per sq. mtr.) [TAMP - (12 * 3 * 5) + (12 * 3 * 5) sq.mtr. * Rs. 348.68 per sq. mtr.)		
(vii).	Other Expense	97.76	97.76
	(VOCPT - 5% on Capital Costs) (TAMP - 5% on Capital Costs)		
	TOTAL OPERATING COST	1,033.73	1,015.60
IV	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT		
	(a). Total Operating Cost	1,033.73	1,015.60
	(b). Return on Capital Employed @16%	312.82	312.81
	(c).Total Revenue requirement	1,346.55	1,328.41
V	PER TONNE HANDLING RATE		
	Annual Revenue Requirement (Rs. In Lakhs)	1,346.55	1,328.41
	Optimal Capacity (in Metric Tonnes)	3,679,200	3,672,754
	Handling Rate per tonne		
	- Foreign	36.60	36.17
	- Coastal	21.96	21.70

ANNEX - II

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR MECHANIZATION OF LOADING SYSTEM AT THE EXISTING COAL YARD SYSTEM ON LICENSE BASIS.

SCALE OF RATES

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i) **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.

(ii) "**Foreign-going Vessel**" shall mean any vessel other than a coastal vessel.

(iii) "**Port"** shall mean V.O.Chidambaranar Port Trust.

(iv) **"Shift"** Shall mean shift of eight hours as applicable to Port employees

(v) **"Per day**" shall mean a calendar day or part thereof

(vi) "**TAMP"** shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Trusts Act, 1963.

(vii) **"Tonne"** shall means one Metric Tonne or 1000 Kilograms or one cubic meter

1.2. General Terms & Conditions

(i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii) (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge Terminals**.**

(e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

(iii) Interest on delayed payments/refunds.

(a) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)

(b) Likewise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)

(c) The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later. (The Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund).

(d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

(iv) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(v) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹ 100/- or more. Likewise, the license shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Concessionaire is ₹ 100/- or less.

(vi) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The license may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.

(b) The license may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the license should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

2. <u>Cargo Handling Charges for Mechanized Wagon loading system at coal stack yard:</u>

	Commodity	**Rate per in MT (in Indian Rupees)**	
		Foreign	**Coastal**
1.	Coal, Coke and Limestone	36.17	21.70

<u>Note</u>:-

(i) The Tariff is for transportation of cargo from coal yard to wagon/ truck through conveyor system.

(ii) Thermal coal will not come under Coastal Cargo category.

3. <u>GENERAL NOTES:</u>

(i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

(ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensor would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

(iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

(iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

(v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

(vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

(vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

(viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

- - - - - -

ANNEX – III

PERFORMANCE STANDARDS

PERFORMANCE STANDARDS SCHEDULE FOR MECHANIZATION OF LOADING SYSTEM AT THE EXISTING COAL YARD SYSTEM ON LICENSE BASIS.

The licensee shall meet both the following Performance Standards:

(i) The Minimum guaranteed availability of 90% of the Mechanised Loading System per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system, and,

(ii) The Licensee shall complete the loading of half a rake consisting of 30 wagons of each 66 tonnes carrying capacity in fifty minutes.

- - - - - -

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.